



MARINA FERNANDES SANT'ANNA

**A Segurança da Navegação Marítima na Bacia do  
Mediterrâneo frente a Legislação Europeia e Italiana -  
O caso do cruzeiro “*Costa Concórdia*”**

Dissertação com vista à obtenção do  
grau de Mestre em Direito e Economia  
do Mar – A governação do Mar.

Orientador/a:  
Doutor Armando Marques Guedes, Professor da Faculdade de Direito da  
Universidade Nova de Lisboa

Setembro 2018



MARINA FERNANDES SANT'ANNA

**A Segurança da Navegação Marítima na Bacia do  
Mediterrâneo frente a Legislação Europeia e Italiana -  
O caso do cruzeiro “*Costa Concórdia*”**

Dissertação com vista à obtenção do  
grau de Mestre em Direito e Economia  
do Mar – A governação do Mar.

Orientador/a:

Doutor Armando Marques Guedes, Professor da Faculdade de Direito da  
Universidade Nova de Lisboa

Setembro 2018

### **Declaração de Compromisso de Anti-Plágio**

Declaro por minha honra que o trabalho que apresento é original e que todas as minhas citações estão corretamente referenciadas conforme, (art. 20.º-A do Regulamento do 2.º Ciclo e art. 8.º do Regulamento do 3.º Ciclo). Tenho consciência de que a utilização de elementos alheios não identificados constitui uma grave falta ética e disciplinar.

Lisboa 10 de setembro de 2018.

A handwritten signature in cursive script, enclosed in a rectangular box. The signature appears to read 'Marina Fernandes Sant' Anna'.

Marina Fernandes Sant' Anna

## Agradecimentos

Gostaria de agradecer profundamente ao meu Orientador o Prof. Armando Marques Guedes, que sempre me inspirou em suas lições sobre segurança marítima. Em uma única aula conseguia aflorar as emoções de todos os alunos com seus incríveis discursos. De fato, lições inesquecíveis. Obrigada grande Mestre por ter me aceitado e me orientado de maneira excepcional assim como o senhor.

Meus sinceros agradecimentos ao Egregio Prof. Lorenzo Schiano de Pepe (*Università degli Studi di Genova*) que foi o co-orientador de minha tese e me deu todo o apoio durante o meu intercâmbio de pesquisa, que foi conduzido através do programa da União Europeia, Erasmus + (investigação para tese de mestrado) em Génova, Itália. Obrigado Professor por me receber tão bem em seu belo país, por ter se integrado à universidade e, acima de tudo, por toda a paciência, conselhos e aprendizado. Eu serei eternamente grata e portarei orgulhosamente o nome da Universidade de Gênova.

Agradeço também esse trabalho especialmente aos professores Vasco Becker-Weinberg e Duarte Lynce de Faria, duas figuras de notável conhecimento e nobre coração. Obrigada por todos os ensinamentos sobre direito marítimo, mas sobretudo, àqueles sobre a vida. Foi uma honra professores.

Agradeço esse feito a todos os funcionários da faculdade de Direito Nova de Lisboa, em especial a senhora Rosa Barbosa e a Rita Jordão, que são incansáveis em ajudar os alunos a realizarem seus sonhos, vocês foram dois anjos na minha vida. Sou eternamente grata por todo apoio que me deram, desde o início.

Por fim, agradeço à minha família que sempre me apoiaram e aos amigos do coração que nasceram durante essa longa jornada, em especial à Giovanni Bertazzoli pelas longas noites de estudos e discussões filosóficas existenciais. Obrigada por ter mudado substancialmente a minha vida. E Manuela Bocayuva, pela amizade sincera e despretensiosa. E por ter me estendido à mão em todos os momentos, incondicionalmente.

*“Antico, sono ubriacato dalla voce  
ch’esce dalle tue bocche quando si  
schiudono come verdi campane e si  
ributtano indietro e si disciolgono.*

*La casa delle mie estati lontane, t’era  
accanto, lo sai, là nel paese dove il sole  
cuoce e annuvola l’aria le zanzare.*

*Come allora oggi in tua presenza  
impietro, mare, ma non più degno mi  
credo del solenne ammonimento del tuo  
respiro.*

*Tu m’hai detto primo che il piccino  
fermento del mio cuore non era che un  
momento del tuo; che mi era in fondo la  
tua legge rischiosa: esser vasto e diverso  
e insieme fisso:*

*e svuotarmi così d’ogni lordura come tu  
fai che sbatti sulle sponde tra sugheri  
alghe asterie le inutili macerie del tuo  
abisso”.*

*(Eugenio Montale, Ossi di Seppia/Mediterraneo)*

## **Lista de Abreviaturas**

**BdC** – Bandeira de Conveniencia.

**CIA** – Código de Investigação de Segurança.

**CNUDM** – Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar.

**EMSA** – *European Maritime Safety Agency*.

**EUMSS** – Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia.

**IMO** – *International Maritime Organization*.

**ISM** – *International Safety Management Code*

**ISPS** – *International Ship and Port Facility Security Code*

**MARPOL** – *International Convention for the Prevention of Pollution from Ships*.

**OIT** – Organização Internacional do Trabalho

**OMI** – Organização Marítima Internacional.

**ONU** – Organização das Nações Unidas.

**PEM** - Parceria Euro-Mediterrânica

**PEV** - Política Europeia de Vizinhança

**PIB** – Produto Interno Bruto.

**PoMIE** – Política Marítima Integrada

**UE** – União Europeia.

**UNCLOS** – *United Nations Convention on the Law of the Sea*.

**UpM** - União para o Mediterrâneo.

**SOLAS** – *International Convention for the Safety of Life at Sea*

**ZEE** – Zona Económica Exclusiva.

# **A Segurança da Navegação Marítima na Bacia do Mediterrâneo frente a Legislação Europeia e Italiana - O caso do cruzeiro “Costa Concordia”**

**Temática:** *Segurança da Navegação dos cruzeiros Marítimos no Mediterrâneo.*

## **INDICE**

<b>INTRODUÇÃO.....</b>	<b>1</b>
<b>CAPÍTULO I - Segurança da navegação marítima na bacia do Mediterrâneo.....</b>	<b>3</b>
<b>1.1 Noções de Segurança.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2. Âmbito da segurança no Ambiente Marítimo.....</b>	<b>7</b>
<b>1.3. Principais Instrumentos Internacionais utilizados na Europa na salvaguarda de segurança da navegação marítima.....</b>	<b>10</b>
1.3.1. Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar - CNUDM ( <i>United Nations Convention on the Law of the Sea-UNCLOS</i> ) - <i>Dos artigos referentes a segurança marítima.....</i>	<i>13</i>
1.3.2. O papel da Organização Marítima Internacional ( <i>International Maritime Organization -IMO</i> ) na garantia europeia da <i>security</i> (ISPS) e na <i>safety</i> (SOLAS).....	23
1.3.2.1. Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar ( <i>Safety of Life at Sea- SOLAS</i> ).....	25
1.3.2.2. Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias ( <i>International Ship and Port Facility Security – ISPS</i> ).....	26
1.3.3. Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios para a Prevenção da Poluição ( <i>International Safety Management Code/ ISM-Code</i> ).....	29
1.3.4. Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança de um Acidente marítimo, ou de um Incidente marítimo ( <i>Código de Investigação de Acidente-CIA</i> ).....	30

1.4. Políticas da União Europeia na salvaguarda dos mares e oceanos.....	35
--	----

<b>CAPÍTULO II - Acerca da Sinistralidade da Navegação Marítima no Mediterrâneo - Situação Atual.....</b>	<b>40</b>
---	-----------

<b>2.1 Noções de <i>Security</i> - A Bacia do Mediterrâneo - enquadramento físico.....</b>	<b>40</b>
--	-----------

2.1.1. Breve histórico - <i>Mare Nostrum</i> - a denominação na antiguidade ao dias atuais.....	43
---	----

2.1.2. Geopolítica e as Zonas de tensão permanente - “ <i>The Check Points</i> ” e “ <i>I passaggi marittimi strategici dell Mediterraneo</i> ”.....	48
--	----

2.1.3. O Complexo de Segurança Mediterrânico sob a ótica Italiana - “ <i>Security Complex Del Mediterraneo</i> ”.....	53
---	----

<b>2.2. Noções de <i>Safety</i> - Das principais causas de acidentes da navegação no Mediterrâneo.....</b>	<b>56</b>
--	-----------

2.2.1 A medida comunitária de prevenção dos sinistros marítimos provocados por erro humano .....	59
--	----

2.2.2. Dos princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo. <i>Comentários a Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho</i> .....	61
---	----

<b>Capítulo III - O caso do cruzeiro “<i>Costa Concordia</i>” - O mais recente grave acidente da navegação ocorrido na bacia do Mediterrâneo.....</b>	<b>63</b>
---	-----------

<b>3.1. Investigação dos sinistros marítimos em Itália.....</b>	<b>64</b>
---	-----------

3.1.1. Análise do Código da Navegação Italiana sob a ótica da segurança.....	65
--	----

3.1.2. Avaria segundo a legislação Italiana.....	67
--	----

<b>3.2. Breve raconto dos fatos.....</b>	<b>71</b>
--	-----------

3.2.1. Da relevância do acidente no cenário internacional - O alerta da negligência.....	72
--	----

3.3. A Causa do Acidente – O fator do erro humano.....	74
--	----



3.4. Breve análise sob a ótica da segurança de condenação penal.....	76
--	----

<b>Conclusão.....</b>	<b>79</b>
-----------------------	-----------

<b>Bibliografia.....</b>	<b>80</b>
--------------------------	-----------

## **Resumo.**

*“IMO: Cem anos depois do Titanic”*, este foi o tema de 2013 que a Organização Marítima Internacional (IMO) celebrou o *Dia Marítimo Mundial*, destacando a importância da segurança da navegação marítima por uma infeliz coincidência, em, no ano anterior houve o naufrágio do navio de cruzeiro "Costa Concordia", alertando a comunidade internacional que mesmo cem anos depois, o elemento humano ainda é uma questão complexa que diz respeito à segurança no mar. A relevância da questão é inegável, especialmente no local onde ocorreu o mais recente grave desastre com um super-navio de cruzeiro, a bacia do Mediterrâneo, um território de posição geoestratégica e caracterizado pela presença de *zonas de tensão permanente*, que consequentemente, agravam o quadro atual de sinistralidade nos mares regionais. Apesar disso, o fator humano associado ao não cumprimento das normas internacionais continua sendo a principal causa de acidentes no mar. Neste contexto, o objetivo deste trabalho é analisar a conjuntura atual de segurança marítima na região do Mediterrâneo, especialmente na Itália, a partir do momento em que a tragédia Costa Concordia ocorreu em águas territoriais italianas. Dito isto, a segurança marítima é um tópico extremamente atual, caracterizado por grandes mudanças resultantes do desenvolvimento tecnológico e das crescentes ameaças na bacia do *Mare Nostrum*.

**Palavras chave:** Segurança Marítima, Acidente Marítimo, Mediterrâneo, Navio de Cruzeiro.

## **Abstract.**

MO: *“One hundred years after the Titanic”*, this was 2013’s theme that the International Maritime Organization (IMO) has celebrated the World Maritime Day, highlighting the importance of maritime safety by an unfortunate coincidence in the previous year with the shipwreck of the "Costa Concordia" cruise, alerting the international community that even a hundred years later, the human element is still a complex issue concerning safety at sea. The relevance of the issue is undeniable, especially where the recent severe disaster with a super-cruise ship, the Mediterranean basin, a territory of geostrategic position and characterized by the presence of *permanent tension areas*, which consequently exacerbate the present situation of accidents in the regional seas. associated with non-compliance with international standards remains the main cause of accidents at sea. This work is to analyze the current maritime safety situation in the Mediterranean region, especially in Italy, from the moment the Costa Concordia tragedy occurred at Italian territorial waters. That said, maritime safety is an extremely current topic, characterized by major changes resulting from technological development and the growing threats in the *Mare Nostrum* basin.

**Key words:** Maritime Security, Maritime Accident, Mediterranean, Cruise Ship.

## **Riepilogo.**

*“IMO: Cento anni dopo il Titanic”*, questo era il tema del 2013 che l'Organizzazione marittima internazionale (IMO) celebrava in occasione della Giornata mondiale del mare, sottolineando l'importanza della sicurezza della navigazione marittima. Per una sfortunata coincidenza, nell'anno precedente si è verificato il naufragio della nave da crociera "Costa Concordia", avvertendo la comunità internazionale che anche un centinaio di anni più tardi l'elemento umano è ancora una questione complessa che riguarda la sicurezza sul mare. La rilevanza della questione è innegabile, soprattutto in quanto il più recente disastro si è verificato con una nave da crociera, nel bacino del Mediterraneo. Territorio storicamente conflittuale, di posizione geostrategica e caratterizzato dalla presenza di *zone di tensione permanente* che, di conseguenza, aggravano l'attuale quadro di sinistralità nei mari della regione. Nonostante questo, il fattore umano associato alla mancata osservanza delle norme internazionali rimane la principale causa di incidenti. In questo contesto, l'obiettivo di questa ricerca è analizzare l'attuale situazione di sicurezza marittima nella regione mediterranea, specialmente in Italia, dal momento in cui la tragedia della Costa Concordia si è verificata nel mare territoriale italiano. Detto questo, la sicurezza marittima è un tema estremamente attuale, caratterizzato da importanti cambiamenti derivanti dallo sviluppo tecnologico e da crescenti minacce nel bacino del *Mare Nostrum*.

**Parole chiave:** Sicurezza Marittima, Incidente Marittimo, Mediterraneo, Nave da Crociera.

## Introdução.

*“Deus ao mar o perigo e o abismo deu, mas nele é que espelhou o céu”*

*(Fernando Pessoa).*

O Mediterrâneo é uma área de primordial importância por uma variedade de atores. Em primeiro lugar, pelos Estados ali presentes, que mesmo tão próximos geograficamente e tão unicamente diferentes, foram obrigados a conviverem ao longo da história, fazendo com que o Mediterrâneo representasse muito mais do que uma simples bacia oceânica. Bem na verdade, é considerado como o *cinturão de conexão*<sup>1</sup> da África, Europa e Médio Oriente. Assim, a região sempre foi e ainda é um local de encontro entre culturas antigas e religiões, como também um importante centro comercial e um verdadeiro laboratório de diferentes experiências políticas.<sup>2</sup>

Do mesmo modo, a segurança marítima, em suas dimensões, quando disposta no diversificado âmbito mediterrâneo, exprimi diversas peculiaridades. Por isso, quando se faz a junção de uma temática tão importante quanto a segurança marítima, (evidenciada atualmente em mais de 90% do comércio mundial<sup>3</sup>) posto num cenário igualmente relevante e ao mesmo tempo caótico, como o Mediterrâneo, percebe-se a riqueza da temática abordada no presente trabalho.

Diante disso, a pesquisa em apreço, visa abordar o tema de segurança da navegação marítima no Mediterrâneo em todas as suas vertentes.

---

<sup>1</sup> Expressão utilizada na Diretiva COM(2009) 466 final. Para uma política marítima integrada que garanta uma melhor governação no Mediterrâneo.

<sup>2</sup> CECORULLI, Michela, *La dimensione marittima dell'Unione Europea nel Mediterraneo allargato. Opportunità, rischi e prospettive*. Rivista Dell Centro Militare di Studi Strategici. Centro altri studi per la difesa. Roma p. 10. 2015. ISBN 978-88-99468-54-5. Disponível em <<https://www.difesa.it/SMD/CASD/IM/CeMiSS/Pubblicazioni/ricerche/Pagine/Elenco.aspx>> Acesso em 13 de fevereiro de 2018.

<sup>3</sup> RODRIGUES VIANA, VITOR. *Europe an Refuges*. Defesa. Instituto da Defesa Nacional, Lisboa. p. 101, 4ª Série; Nº 122. 2009, ISSN: 0870-757X. Disponível em <[https://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/editorial/NeDef149\\_Editorial.pdf](https://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/editorial/NeDef149_Editorial.pdf)>. Acesso em 15 de dezembro de 2017.

O trabalho está disposto em capítulos, aonde, logo no primeiro deles, estabelece o panorama normativo internacional dos mares e oceanos, enumerando as principais convenções e regulamentações internacionais em matérias de segurança marítima.

Já o segundo capítulo, aborda primeiramente a visão de *security*, quando aduz acerca do Complexo de Segurança do Mediterrâneo<sup>4</sup>, bem como da situação geopolítica atual das Zonas de tensão permanente, ou seja, das passagens marítimas estratégicas do Mediterrâneo. E posteriormente, a visão de *safety*, quando trata acerca do atual quadro de sinistralidade de acidentes da navegação ocorridos na bacia do Mediterrâneo, bem como das principais causas.

Por fim, o último capítulo traz um recente caso prático de acidente da navegação ocorrido no mediterrâneo com o mega-cruzeiro Costa Concordia (transoceânico pertencente a Costa Cruzeiros S.p.a<sup>5</sup>), que foi escolhido, não somente pela enorme repercussão internacional, mas também para lembrar a importância do controle e prevenção em matéria de segurança marítima quando se fala da principal causa de acidentes marítimos, o erro humano.

Por fim, apesar da análise do presente trabalho também se estender às regiões diretamente ligadas ao Mediterrâneo devido a laços econômicos, culturais ou de segurança específica, em vista da atualidade política a região mediterrânea vai muito além do espaço ocupado pelo mar e suas fronteiras imediatas. Assim, um país que merece destaque no contexto de segurança e gestão do espaço mediterrâneo é a Itália, uma vez configurada como o país de maior presença na bacia mediterrânea, seja pela história, seja pela economia, ou até em razão da beneficiada posição geográfica. Daí o porque de uma abordagem mais aprofundada sobre segurança marítima em seu código da navegação.

Ante ao exposto, o valor agregado desta pesquisa é portanto, primeiramente fornecer uma imagem atualizada da dinâmica da região da bacia do Mediterrâneo, com atenção especial aos atores e processos (ameaças, políticas, etc) que sofreram mudanças

---

<sup>4</sup> Sob a ótica Italiana.

<sup>5</sup> Costa Crociere S.p.A. É o maior grupo turístico italiano e a principal empresa de cruzeiros da Europa. A Costa Crociere S.p.A. faz parte do Grupo *Carnival Corporation & plc*, líder mundial em cruzeiros. (Fonte: Site oficial da Costa Cruzeiros. Disponível em < <https://www.costacrociere.it/informazioni/impressum.html>>. Acesso em abril de 2018).

profundas nestes últimos anos.<sup>6</sup> Em seguida, trazer uma abordagem no limiar sobre a também atual situação de sinistralidade na região. Sendo finalizado com o estudo de caso do mais recente grave acidente ocorrido no Mediterrâneo, especificamente em águas italianas, fato que demonstra, na prática, como se sucedeu a apuração dos fatos até a sentença de condenação. Sempre realçando a ótica Italiana das questões acima mencionadas, uma vez o papel de destaque no quesito de segurança que o país assume, não somente perante a União Europeia, como também diante todos os demais territórios do Mediterrâneo.

---

<sup>6</sup> CECORULLI, Michela, *La dimensione marittima dell'Unione Europea nel Mediterraneo allargato. Opportunità, rischi e prospettive*. Rivista Dell Centro Militare di Studi Strategici. Centro altri studi per la difesa. Roma p. 10. 2015. ISBN 978-88-99468-54-5. Disponível em <<https://www.difesa.it/SMD/CASD/IM/CeMiSS/Pubblicazioni/ricerche/Pagine/Elenco.aspx>> Acesso em 13 de fevereiro de 2018.

# ***CAPÍTULO I - Segurança da navegação marítima na bacia do Mediterrâneo.***

## **1.1. Noções de Segurança.**

Considerada como um verdadeiro *bem inestimável para qualquer Estado*<sup>7</sup>, a segurança relaciona-se intrinsecamente com a existência constante dos três elementos que constituem o próprio Estado, diga-se acerca das dimensões territoriais, tanto terrestres, quanto marítimas, bem como da população no que concerne a permanência da mesma no território a fim de evitar intensos fluxos migratórios e ainda no que tange a paz e unidade da nação. De fato, a segurança garante a estabilidade e prosperidade do Estado.

Assim, é cediço que a segurança internacional atual reside na supremacia do modelo ocidental desde os remotos últimos dias de Guerra Fria, com o estabelecimento de padrões de segurança encabeçados pelos europeus e norte-americanos, na salvaguarda da paz e cooperação mundial com o estabelecimento das denominadas “comunidades de segurança”<sup>8</sup>. Contudo, a extensão marítima dos territórios tem sido

---

<sup>7</sup> Termo utilizado pelo autor Victor Lobo Cajarabille, em seu artigo *A segurança no mar português*, IDN - Revista Nação e Defesa. Instituto da Defesa Nacional, p. 101, 4ª Série; Nº 122, 2009, ISSN: 0870-757X. Disponível em <<http://hdl.handle.net/10400.26/501>>. Acesso em 15 de dezembro de 2017.

<sup>8</sup> “*Poucos anos após a assinatura do Tratado de Washington (1949), Karl Deutsh desenvolveu um argumento em torno do conceito de “comunidade de segurança” nas relações internacionais, definido-as como “entidades políticas integradas, consistentes de que seus problemas comuns podem ser resolvidos de maneira pacífica através de procedimentos institucionais sem o apela à força física”. E ainda acrescentou o pluralismo das nações como parte integrante das referidas comunidades de segurança, uma vez que estas envolvem um conjunto de interações permanentes nos domínios económicos e sociais, constituindo-se como primeiros veículos de uma fluxo transacional de de integração que levam a cumplicidades mútuas e lealdade mais solidas. Assim, para que alguns estados promovam uma aproximação pacífica, foram destacados quatro condições imprescindíveis, quais sejam: a) a percepção de uma ameaça comum; b) a presença de um Estado dominante, com a função de promover a integração; c) valores compatíveis entre os Estados e d) Instituições responsáveis que estabeleçam uma eficaz governabilidade no quadro do espaço de integração. O contributo de Deutsch para a formação e manutenção de alianças resulta de uma visão mais institucionalista do que exclusivamente centrada na percepção de uma ameaça comum enquanto fator de integração política e de segurança em uma determinada região. Por outras palavras, o ocidente democrático, liberal, prospero e influente nas ambições democráticas de outras regiões, não foi apenas baseado numa aliança de carácter sobretudo militar, como uma comunidade de segurança pluralista e que comprometeu na mesma dinâmica das instituições, indivíduos, agentes políticos, económicos e culturais. Após o fim da guerra fria, Emmanuel*

tema cada vez mais recorrente quando o assunto é a segurança. Isso porque, com a interligação e a globalização que vivenciamos, uma pequena disputa por extensão dos territórios marítimos poderá tomar dimensões mundiais. Daí o porque o tema ser tão recorrente nos dias de hoje<sup>9</sup>.

---

*Alder e Michael Barnett revistaram esta argumentação e desenvolveram o quadro explicativo das formações das comunidades de segurança pluralista de Deutsch, identificando três patamares de evolução: o nascimento, a ascensão e a maturidade. No primeiro, os Estados respondem a uma ameaça ou a outros estímulos comuns através de uma interação frequente e intensiva. No segundo, as transações intensificam-se e as normas multilaterais reforçam a institucionalização das relações, com as instituições criadas a servir de motor a própria narrativa política e cultural progressivamente enraizadas. No terceiro patamar, vão-se constituindo redes sociais transaccionais que reforçam na base da cumplicidade entretanto desenvolvidas em níveis institucionais, criando uma identidade, expectativas partilhadas e esforços são mais bem percebidos pela população. Alder e Barnett convergem com Deutsch nas condições que facilitam a formação de uma comunidade de segurança: a existência de uma ameaça comum e a liderança por uma potência que projecte normas e influencia sobre os restantes, mas que não se limite a exercer apenas uma preponderância material. Para os referidos autores, as democracias liberais estão mais bem preparadas para participar em comunidade de segurança do que outros sistemas políticos, devida a capacidade de socialização política que apresentam a abertura em assimilar normas comuns. Ou seja, a formação de comunidade de segurança pluralista tende a alicerçar períodos de estabilidade e paz de maior duração em virtude de serem compostas por democracias liberais. Este argumento foi seguido por teóricos institucionalistas liberais, como Robert Keohane ou G. John Ikenberry. Para o primeiro a cooperação intergovernamental tem lugar quando as políticas seguidas por um Estado são vistas por outros parceiros como facilitadoras de objetivos comuns, ou seja, o ajustamento dos Estados perante outros facilita o processo e coordenação da política mútua. A lógica institucional ajuda-nos a explicar a estabilidade da ordem internacional por 1945 entre as democracias industrializadas e que perdurou a predisposição da potência lideraste desta ordem depois do final de Guerra Fria. Para tal, foi fundamental a predisposição da potência lideraste desta ordem saída dos escombros de 1945, os Estados Unidos, para proceder arranjos institucionais, seja no plano económico (Bretton Woods) ou no domínio militar (NATO). Uma vez erigida as principais instituições, esta dinâmica foi facilitada pelo carácter democrático dos Estados, que por sua vez, fortaleceram o grau de intergovernabilidade e compromisso, fomentando uma melhor ligação entre parceiros e dificultando o conflito que, em última análise, poderia fazer implorar essa ordem substituindo-a por outra.(...) Um outro elemento caracterizador da concepção constitucional de uma ordem regional e a cultura política. A ligação entre princípios, valores de democráticos e institucionalismo pautou caminho das ordens internacionais que de direccionaram por essa rota. De fato, a democracia foi-se paulatinamente assumindo como o único sistema capaz de sedimentar esta ordem global liberal. Para tal foram fundamentais dois vectores: a cooperação permanente e formal entre EUA e Europa ocidental, através de um passo novo na política norte-americana e a aceitação, por parte da Europa que os princípios da democracia e da segurança comuns (CEE e NATO) proporcionariam a ordem a ordem internacional que até então se manteve no ocidente". (PIRES DE LIMA, Bernardo. Portugal e o Atlântico. p47/50. Ed. Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2016, Lisboa, Portugal. ISBN 978-989-8838-31-5).*

<sup>9</sup> Hoje em dia se presencia reivindicações por espaços marítimos em praticamente todos os continentes do planeta: elenca-se a disputa pela "ilha Brasileira/ Ilha Brasileira" entre Brasil e Uruguai, na América Latina. A disputa ocorrida entre Estados Unidos, Canadá, Rússia e Noruega e Dinamarca no mar do Norte. Enquanto no outro lado do mundo, no continente Asiático, presenciamos a Disputa pelo Mar do Sul da China. Para maiores aprofundamentos sobre o tema, indica-se a leitura da obra "Ameaças Difusas nos Espaços Marítimos sob Jurisdição Nacional – A Autoridade marítima no quadro Constitucional da Intervenção dos Órgãos de Estado" do Vice-Almirante Director-Geral da Autoridade Marítima em Portugal, Luís da Costa Diogo. Nacão e Defesa; Ed. n.º 108 - 2.ª Série pp. 85-138. Disponível em <[http://www.asppm.pt/images/ficheiros/A\\_AM\\_no\\_quadro\\_constitucional\\_Luis\\_Costa\\_Diogo.pdf](http://www.asppm.pt/images/ficheiros/A_AM_no_quadro_constitucional_Luis_Costa_Diogo.pdf)>. Acesso em maio de 2018.



Assim, um elemento crucial de constante vigília dos Estados são os espaços marítimos, pois além de constituírem parte do território, permitem o estabelecimento de rotas de comércio, bem como a exploração dos recursos provenientes do mar (desde os minerais, como por exemplo, petróleo, gás natural, ou aqueles oriundos da fauna e flora marinha)<sup>10</sup>.

Por fim, levando em consideração a importância das bacias oceânicas<sup>11</sup> no contexto atual da geopolítica, bem como, da divisão *geoestratégia das sete regiões securitárias*<sup>12</sup> e ainda sob a ótica do controle do mar que resulta efetivamente no controlo as massas continentais, pode-se afirmar que os oceanos posicionam-se como um importante pilar da economia e da soberania das potências mundiais, por essa razão, as temáticas atinentes a segurança, mais do que nunca, são determinantes para a estabilidade dos Estados e para a protecção dos seus espaços vitais<sup>13</sup>.

---

<sup>10</sup> LOPO, VICTOR. *A segurança no mar português*. Revista Nação e Defesa. Instituto da Defesa Nacional, Cajarabille, 4ª Série; Nº 122. Lisboa. 2009. ISSN: 0870-757X. Disponível em <[https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/501/1/NeD122\\_VictorLopoCajarabille.pdf](https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/501/1/NeD122_VictorLopoCajarabille.pdf)>. Acesso em 15 de dezembro de 2017.

<sup>11</sup> Termo geo-político utilizado pelo Professor Dr. Armando Marques Guedes, que literalmente faz referencia à porção do assoalho marinho que se estende das dorsais mesoceânicas às margens continentais, enquanto politicamente expressa a delimitação de território marítimo nas quais determinadas populações se desenvolvem à sua margem, exprimindo a maritimidade na definição de comunidades políticas.

<sup>12</sup> A "divisão geo-estratégia das sete regiões securitárias" é um termo utilizado pelo prof. Dr Armando Marques Guedes, referente a regiões que se identificam geo-politicamente, seja pela proximidade territorial, ou pela proximidade político-ideológico, o mundo pode ser dividir em sete destas regiões. Podemos citar como exemplo, que uma das regiões securitárias abrange toda América do sul e a América central, mas a América do norte, mesmo sendo uma continuidade territorial, já faz parte, contudo, de uma outra região securitária por questões divergentes de política, economia, soberania de poder etc. (GUEDES, ARMANDO MARQUES. *O Mediterrâneo e as suas transformações: sub regiões securitárias vistas em termos de uma leitura geopolítica light*. Segurança Marítima.- MDEM, NOVA Direito. Lisboa. 2017. Disponível em <[https://www.academia.edu/34811729/amg\\_9\\_de\\_Outubro\\_de\\_2017\\_MDEM\\_O\\_Mediterrâneo\\_e\\_as\\_suas\\_transformações. Subregiões securitárias vistas à luz de uma leitura geopolítica light](https://www.academia.edu/34811729/amg_9_de_Outubro_de_2017_MDEM_O_Mediterr%C3%A2neo_e_as_suas_transforma%C3%A7%C3%B5es_Subregi%C3%B5es_securit%C3%A1rias_vistas_%C3%A0_luz_de_uma_leitura_geopol%C3%ADtica_light.ppt)>. Acesso em 20 de janeiro de 2018.)

<sup>13</sup> MANUEL SILVA MOTA, FERNANDO. *Segurança Marítima - O caso português e perspectivas de futuro*. Instituto de Estudos Superiores Militares – Curso de promoção a oficial superior -Marinha. Lisboa. 2010. Disponível em <<https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/12670/1/1TEN%20Fernando%20Mota.pdf>> Acesso em 12 de janeiro de 2018.

## 1.2. Âmbito da segurança no ambiente marítimo.

É cediço, que aproximadamente 90% do comércio mundial é realizado pela via marítima<sup>14</sup>, valor esse que corresponde ao dobro da soma de todos os transportes – rodoviário, ferroviário e aéreo - juntos<sup>15</sup>. Assim, pode-se imaginar o que aconteceria em situações de insegurança marítima generalizada, pois muito embora o transporte marítimo seja o mais importante meio de transporte em termos de volume, este não se desenvolve sem altos riscos.<sup>16</sup> (SILVA MOTA, Lisboa. 2010).

Ademais, tendo em vista que justamente nas *zonas litorâneas que o crescimento demográfico, as alterações climáticas, a elevação do nível do mar, a escassez d'água potável e os extremismo políticos adquirem um rosto vivamente geográfico*<sup>17</sup>, de fato percebe-se que o mar e as atividades de que desenvolvem, estão intrinsecamente ligados às questões de segurança.

Na busca de prevenção de acidentes no ambiente marítimo e de padronização da regulamentação do uso do mar, surgem as matérias de segurança marítima em seu sentido amplo. Nesta toada, cabe aqui ressaltar que a segurança marítima em si mesma possui duas dimensões, primeiramente no sentido de “*safety*”, referente a salvamento marítimo e regras de segurança da navegação, de outro modo, temos a “*security*” acerca da salvaguarda dos espaços marítimos em um contexto internacional de geosegurança e geoestratégia, visto que os Estados expõem uma cadeia dependente de segurança de suas rotas marítimas<sup>18</sup>.

---

<sup>14</sup> Isso porque, o transporte marítimo o mais rentavelmente econômico e sustentável em comparação aos demais meios.

<sup>15</sup> RINMAN, Thorsten e LINDE, Rigmos – Shipping- How it works, Rinman e Linden A.B, Elanders Boktryckeri, Suécia, 1978, p.14 (citado na obra: Organização Marítima Internacional, IMO: visão política de um organismo especializado das Nações Unidas. Luiz Henrique Pereira da Fonseca. Fundação Alexandre de Gusmão, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais, 1989).

<sup>16</sup> MANUEL SILVA MOTA, FERNANDO. *Segurança Marítima - O caso português e perspectivas de futuro..* Instituto de Estudos Superiores Militares – Curso de promoção a oficial superior -Marinha. Lisboa. 2010. Disponível em <<https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/12670/1/1TEN%20Fernando%20Mota.pdf>> Acesso em 12 de janeiro de 2018.

<sup>17</sup> PIRES DE LIMA, Bernardo. Portugal e o Atlântico. p.34. Ed. Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2016, Lisboa, Portugal. ISBN 978-989-8838-31-5.

<sup>18</sup> Idem, p 41.

Em um contexto de *security*, existem algumas direitos e restrições à liberdade da navegação (como por exemplo o instituto da passagem inofensiva e o direito de perseguição<sup>19</sup>), bem como da protecção de recursos marinhos (tanto vivos, quanto não-vivos) e do combate as atividades irregulares e criminosas no mar (pirataria e trafico ilegal de pessoas, por exemplo) que impõem alguns instrumentos de força na garantia de um grau de segurança relativamente adequado. Contudo, na situação atual, sobretudo na Europa e na bacia do Mediterrâneo, após sucessivas guerras e intervenções militares,<sup>20</sup> verdadeiras massas migratórias de apátridas e refugiados oriundos em sua maior parte do Médio-Oriente e da África, começaram a chegar em terras europeias na tentativa desesperada de se salvarem. Esse fato está resultando no surgimento de diversas normativas Europeias acerca de segurança marítima em sua dimensão *security*.<sup>21</sup>

Portanto, ainda no enquadramento de *security*, diante da situação política-económica internacional atual, e atento as novas ameaças, os Estados costeiros do Mediterrâneo têm obrigações internacionais relativas à vigilância, controle e segurança do seu tráfego marítimo, do ambiente marítimo e da protecção da vida humana no mar<sup>22</sup>.

---

<sup>19</sup> Conforme previsto na Seção 3 da CNDUM.

<sup>20</sup> Diga-se tanto acerca das guerras ocorridas no Médio-Oriente (somente nesta ultima década, citam-se o conflito do Líbano de 2008, a insurgência no sul do Iêmem, em 2009, a rebelião Al-Qaeda, em 2010 também no Iêmem, assim como as primaveras árabes que se iniciaram em 2010, e por fim, o agravamento das guerras da Síria e no Afeganistão a partir de 2011) bem como dos países Africanos (destaque à situação precária em que o Déspota mantém a Eritreia desde sua independência em 1993, bem como da Somália que enfrenta um violento conflito desde a queda do ditador em 1991, em que a instabilidade política abriu espaço para o fortalecimento de rebeldes filiados ao Al-Qaeda e por fim, podemos citar a Nigéria que devido a fragilidade política, o governo enfrenta o crescimento do grupo radical Boko Haram, filiado ao Estado Islâmico). Nesse sentido, recomenda-se o artigo: GUEDES, ARMANDO MARQUES. *O Mediterrâneo e as suas transformações: sub regiões securitárias vistas em termos de uma leitura geopolítica light*. Segurança Marítima.- MDEM, NOVA Direito. Lisboa. 2017. Disponível em: <[https://www.academia.edu/34811729/amg\\_9\\_de\\_Outubro\\_de\\_2017\\_MDEM\\_O\\_Mediterraneo\\_e\\_as\\_suas\\_transformacoes\\_Subregioes\\_securitarias\\_vistas\\_a\\_luz\\_de\\_uma\\_leitura\\_geopol%C3%ADtica\\_light.ppt](https://www.academia.edu/34811729/amg_9_de_Outubro_de_2017_MDEM_O_Mediterraneo_e_as_suas_transformacoes_Subregioes_securitarias_vistas_a_luz_de_uma_leitura_geopol%C3%ADtica_light.ppt)>

<sup>21</sup> Este assunto é aprofundado no presente trabalho no tópico que trata acerca da Geopolítica as Zonas de tensão permanente “*The Check Points*” e *I passaggi marittimi strategici dell Mediterraneo (as passagens marítimas estratégicas do Mesiterrâneo)*.

<sup>22</sup> SARDINHA, ALVARO, MACHADO, JOGE e KRUS VASCO. *ISM-Code - International Safety management Code*. Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – Unidade Curricular Segurança I Coordenador: Professor João Parente, Lisboa, 2013 . Disponível em <[https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism\\_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a\\_dez2013.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a_dez2013.pdf)> Acesso em 21 de janeiro de 2018.

Estas atividades implicam numa complexa regulamentação e organização, a esse respeito que a Itália estabeleceu o Complexo de Segurança Mediterrânico<sup>23</sup>.

Já em um contexto de *safety*, verifica-se que o principal problema no contingente à segurança da navegação marítima é de origem diversa, podendo se destacar os uso das bandeiras de conveniência, o desrespeito as normas trabalhistas atinentes à tripulação, bem como o erro humano, como exemplos de problemáticas da vertente *safety*.

Importante realçar, todavia, que no âmbito do contexto de subsistema de segurança “*safety*”, o mar exige não só equipamentos especialmente concebidos, mas também formação científica adequada. E ainda um outro elemento muito relevante e por vezes esquecido, é a experiência de vida a bordo,<sup>24</sup> visto que ninguém adquire perícias e competências de desempenhos no mar sem um tempo prolongado de experiência, tanto mais importante quanto mais elevadas forem as funções conferidas.<sup>25</sup> Daí o porque muito tem se discutido no que concerne ao fator do erro humano como um dos principais causadores de acidentes da navegação.

Ocorre que, as duas vertentes de segurança marítima se interrelacionam e muitas vezes são consideradas em um único contexto. Daí o porque o presente trabalho abordará ambas. A dispor de que, somente após muitos desastres marítimos ocorridos ao longo da história<sup>26</sup> a comunidade internacional realizou diversas conferências

---

<sup>23</sup> A temática é aprofundada nesse trabalho no item “*O Complexo de Segurança Mediterrânico sob a ótica Italiana*”.

<sup>24</sup> SARDINHA, ALVARO, MACHADO, JOGE e KRUS VASCO. *ISM-Code - International Safety management Code*. Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – Unidade Curricular Segurança I. Coordenador: Professor João Parente, Lisboa, 2013. Disponível em <[https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism\\_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a\\_dez2013.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a_dez2013.pdf)> Acesso em 21 de janeiro de 2018.

<sup>25</sup> LOPO, VICTOR. *A segurança no mar português*. Revista Nação e Defesa. Instituto da Defesa Nacional, Cajarabille, 4ª Série; Nº 122. Lisboa. 2009. ISSN: 0870-757X. Disponível em <[https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/501/1/NeD122\\_VictorLopoCajarabille.pdf](https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/501/1/NeD122_VictorLopoCajarabille.pdf)>. Acesso em 15 de dezembro de 2017.

<sup>26</sup> O estopim da indignação internacional deu-se com o acidente do navio ferry, *MS Herald of Free Enterprise*, que naufragou momentos depois de deixar o porto belga de Zeebrugge, na noite de 6 de Março de 1987, matando 193 passageiros e tripulantes, ficou tristemente conhecido como consequência da “doença do desleixo” (SARDINHA, ALVARO, MACHADO, JOGE e KRUS VASCO. *ISM-Code - International Safety management Code*. Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – Unidade Curricular Segurança I. Coordenador: Professor João Parente, Lisboa, 2013. Disponível em

internacionais, finalmente com o objetivo de incentivar a adoção de instrumentos internacionais para regular a segurança no mar.<sup>27 28</sup>

Desta forma, as peculiaridades do ambiente e dos interesses dos Estados levaram ao estabelecimento de legislação própria aplicável aos seus espaços marítimos<sup>29</sup>, diga-se acerca do mar territorial, zona contígua, zona econômica exclusiva e plataforma continental (quando aplicável). Por essa razão, torna-se evidente que a segurança no mar constitui um subsistema da segurança nacional, e muito vezes transnacional, em vista que os altos custos de proteção de segurança no mar, especialmente em pequenos países e com recursos aquém do necessário, implica na descentralização de autoridade e funções de prioridade de segurança dos espaços marítimos vizinhos mais frágeis<sup>30</sup>. É o que acontece no Mediterrâneo, como será verificado a seguir.<sup>31</sup>

### **1.3. Principais Instrumentos Internacionais utilizados na Europa na salvaguarda de segurança da navegação marítima.**

O fato de que as atividades que se desenvolvem no mar sempre foram consideradas das mais perigosas em todo o mundo é inegável. Assim, após muitos desastres da navegação marítima ao longo da história, os Estados foram se voltando cada vez mais em direção à internacionalização das leis a fim de estabelecer os padrões

---

<[https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism\\_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a\\_dez2013.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a_dez2013.pdf)> Acesso em 21 de janeiro de 2018).

<sup>27</sup> SARDINHA, ALVARO, MACHADO, JOGE e KRUS VASCO. *ISM-Code - International Safety management Code*. Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – Unidade Curricular Segurança I. Coordenador: Professor João Parente, Lisboa, 2013. Disponível em <[https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism\\_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a\\_dez2013.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a_dez2013.pdf)> Acesso em 21 de janeiro de 2018.

<sup>28</sup> Tema que foi melhor aprofundado no *Cap.II. Acerca da Sinistralidade da Navegação Marítima no Mediterrâneo - Situação Atual*.

<sup>29</sup> No presente trabalho, será exaltado a Itália e seu papel de destaque no complexo de segurança do seu espaço marítimo, através da incorporação dos ditames Europeus e padrões internacionais de segurança em seu Código da Navegação.

<sup>30</sup> LOPO, VICTOR. *A segurança no mar português*. Revista Nação e Defesa. Instituto da Defesa Nacional, Cajarabille, 4ª Série; Nº 122. Lisboa. 2009. ISSN: 0870-757X. Disponível em <[https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/501/1/NeD122\\_VictorLopoCajarabille.pdf](https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/501/1/NeD122_VictorLopoCajarabille.pdf)>. Acesso em 15 de dezembro de 2017.

<sup>31</sup> Essa temática foi aprofundada no presente trabalho no Cap. II, que trata acerca da situação atual que se encontra o sistema de sinistralidade da Navegação Marítima no Mediterrâneo.

gerais segurança e navegação marítima<sup>32</sup>. A começar pela harmonização das regulamentações locais, por meio de acordos entre as principais nações marítimas.<sup>33</sup> Mais tarde, as nações realizaram conferências internacionais e adotaram instrumentos comuns para regular a segurança no mar em todas suas vertentes (isso inclui não somente a segurança no que diz respeito aos equipamentos e *modus operandi*, como também ao estabelecimento de padrões de salvaguarda à tripulação, manuseio de cargas perigosas, poluição marítima, transporte de passageiros, etc.). Com isso, também foram institucionalizadas organizações internacionais, com o objetivo de incentivar a cultura de segurança.<sup>34</sup> No tocante a essas organizações e normas reguladoras, se destacam a Organização Marítima Internacional (International Maritime Organization - IMO), que, dentre os principais documentos na seara da segurança marítima, instituiu o Código Internacional de Gestão e Segurança (ISM-Code) e o Código das Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de Segurança de um Acidente ou Incidente Marítimo (Código de Investigação de Acidentes-CIA), bem como a Convenção das nações Unidas sobre Direito do Mar – CNDUM (United Nations

---

<sup>32</sup> SARDINHA, ALVARO, MACHADO, JOGE e KRUS VASCO. *ISM-Code - International Safety management Code*. Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – Unidade Curricular Segurança I. Coordenador: Professor João Parente, Lisboa, 2013. Disponível em <[https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism\\_cc3b3digo-de-geste3a3o-da-seguranc3a7a\\_dez2013.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_cc3b3digo-de-geste3a3o-da-seguranc3a7a_dez2013.pdf)> Acesso em 21 de janeiro de 2018.

<sup>33</sup> Nações marítimas são aquelas que possuem costa litorânea.

<sup>34</sup> “A cultura de segurança de que hoje muito se fala, depende da contribuição das pessoas e da forma como elas encaram o risco e a segurança operacional. Falamos, no caso do transporte marítimo, dos operadores e das tripulações. A este respeito, Nigel Pryke, director da empresa de navegação britânica “Stena Sealink”, observa o que, na sua opinião, são as três diferentes atitudes possíveis: - A cultura de evasão, quando os custos de conformidade são considerados demasiado elevados, optando-se pelos aparentes benefícios do não cumprimento da legislação. Este tipo de cultura está em declínio no sector marítimo, devido à pressão do aumento de inspecções, tanto pela Administração do Estado de bandeira como pelo Estado do porto (Port State Control); - A cultura de cumprimento que, na sua opinião, prevalece na maioria do sector. Os armadores esforçam-se para conseguir atingir o cumprimento da legislação em vigor, da forma que lhes resulte mais económica e suficiente, para obter as licenças necessárias para operar; - A cultura de segurança, que se reflecte na preocupação genuína em implementar e manter um sistema de gestão de segurança de elevado padrão. De acordo com Nigel Pryke, esta cultura prevaleceu até agora, apenas numa pequena percentagem do sector marítimo. Mas está a crescer, devido à rigidez crescente das inspecções PSC e à implementação do Código ISM. Hoje, mais do que nunca, assumindo o Transporte Marítimo um lugar de progressivo destaque, na movimentação de mercadorias e de pessoas, a segurança no sector marítimo faz todo o sentido. O elemento humano terá sempre a primeira palavra, sendo ele que deverá respirar uma atitude e cultura de segurança. Efectivamente, o que mais conta para o resultado final, em matéria de segurança e prevenção da poluição, são as atitudes, o compromisso, a competência e a motivação dos indivíduos e das equipas, em todos os níveis.” (SARDINHA, ALVARO, MACHADO, JOGE e KRUS VASCO. *ISM-Code - International Safety management Code*. Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – Unidade Curricular Segurança I. Coordenador: Professor João Parente, Lisboa, 2013. Disponível em <[https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism\\_cc3b3digo-de-geste3a3o-da-seguranc3a7a\\_dez2013.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_cc3b3digo-de-geste3a3o-da-seguranc3a7a_dez2013.pdf)> Acesso em 21 de janeiro de 2018).

Convention on the Law of the Sea - UNCLOS), a Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (International Convention for the Safety of Life at Sea - SOLAS) e o Código Internacional para Segurança de Portos e Navios (International Ship and Port Facility Security - ISPS), os quais serão abordados mais profundamente neste capítulo.

Nessa toada, verifica-se que nenhum Estado soberano ou organização internacional consegue, de forma isolada, garantir a segurança das vastas áreas marítimas, propícias a riscos e ameaças internas, externas, transnacionais e multidimensionais. Por isso, a segurança no ambiente marítimo que se desenvolve no mar-alto, têm sido conduzida no âmbito supranacional, a exemplo do que ocorre na União Europeia, que coordena operações de segurança marítima multilaterais, em áreas tão diversas como no próprio Mediterrâneo, no Golfo da Guiné, no Corno de África e o Mar Egeu, visto que são de algum modo interdependentes quando colocadas num espectro macro.<sup>35</sup>

Diante desse quadro internacional de segurança da navegação marítima, a União Europeia (UE) visa adotar uma série de medidas comunitárias, como por exemplo, a política marítima integrada<sup>36</sup>, o livro Azul<sup>37</sup> e diversas regulamentos e directivas voltadas para a melhoria da implementação e fiscalização das normativas internacionais, isso porque a União Europeia concentra nas regiões marítimas cerca de 40% do seu PIB e 40% da sua população, e a Europa conta com cerca de 70 000 km de orla costeira, que se estendem ao longo de dois oceanos e quatro mares (nomeadamente, o oceano Atlântico e o oceano Ártico e os mares Báltico, Mediterrâneo, o mar do Norte e o mar Negro)<sup>38</sup>.

---

<sup>35</sup> CARVALHO DA SILVA PINTO, Sergio. *Forulação e Operacionalização de estratégias Nacionais e de segurança Marítima. O caso de Portugal*. Universidade Nova de Lisboa - Faculdade de Ciências sociais e humanas. Lisboa. 2017.

<sup>36</sup> Às definições e aprofundamentos acerca da temática foram aprofundadas no capítulo seguinte.

<sup>37</sup> Às definições e aprofundamentos acerca da temática foram aprofundadas no capítulo seguinte.

<sup>38</sup> COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS. Bruxelas, 10.10.2007. COM(2007) 575 final. COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES - Uma política marítima integrada para a União Europeia. {COM(2007) 574 final}{SEC(2007) 1278}{SEC(2007) 1279}{SEC(2007) 1280}{SEC(2007) 1283}.

Destarte, os espaços marítimos considerados a *seiva da Europa*<sup>39</sup>, são de extrema importância para União Europeia (UE), por facilitarem o comércio (através das rotas marítimas comerciais), funcionarem como um regulador do clima, por representarem uma fonte de alimento e de energia, como também, servirem de residência e lazer para os cidadãos, por isso, a UE faz questão de ratificar todos os elementos jurídicos supramencionados que projetem a segurança em seus mares, e se esforça para tomar a liderança deste aspecto perante o resto do mundo<sup>40</sup>.

### **1.3.1. Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar - CNUDM - *Dos artigos referentes a segurança marítima.***

A Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (United Nations Convention on the Law of the Sea - UNCLOS), é considerada a principal normativa que rege o direito do mar (*Law of the sea*), também denominado direito marítimo (*maritime law*), que por sua vez, configura-se como ramo do direito internacional, que visa positivar e organizar os costumes e práticas que se estabeleciam (e ainda se perpetuam) no mar ao longo dos séculos.

Desse modo, o direito marítimo abrange tanto os ramos de direito público como privado, ao passo que regulamenta relações em águas internacionais entre Estados e organizações internacionais (sujeitos de direito público), bem como relações entre sujeitos do ramo privado, nos atos de comércio por exemplo. Destarte, o ramo do direito do mar não se limita a regulamentar apenas um dos campos público alternativamente ao privado, repartindo-se por todos os campos do direito.<sup>41</sup>

---

<sup>39</sup> Expressão utilizada na COM.(2007) 575 final UE.

<sup>40</sup> COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS. Bruxelas, 10.10.2007. COM(2007) 575 final. COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO PARLAMENTO EUROPEU, AO CONSELHO, AO COMITÉ ECONÓMICO E SOCIAL EUROPEU E AO COMITÉ DAS REGIÕES - Uma política marítima integrada para a União Europeia. {COM(2007) 574 final}{SEC(2007) 1278}{SEC(2007) 1279}{SEC(2007) 1280}{SEC(2007) 1283}

<sup>41</sup> GUEDES, Armando M. Marques. Direito do Mar. p. 12\13. 2ª Ed. Coimbra editora. 1998. Coimbra, Portugal. INBS 972-32-0829-6. Depósito legal nº 122 638\98.



É cediço, que o objeto principal do direito marítimo seja o mar, contudo, a caracterização do mar, evidencia-se em inúmeros aspectos, como por exemplo, o alto-mar e o mar territorial, que apesar de ambos configurar-se como “mar” possuem interpretações e regulações diferentes, constituindo-se, portanto, institutos diversos dentro de um mesmo contexto.<sup>42</sup>

O aspecto está diretamente relacionado com a segurança marítima, pois as relações que se estabelecem tanto no alto-mar quando nas áreas marítimas de jurisdição dos Estados costeiros, devem respeitar uma série de normas internacionais para que se propaguem de maneira harmoniosa, pois quando não observadas, podem acarretar em algum acidente da navegação.<sup>43</sup>

Visando homogeneizar as normas já existentes na esfera mundial e positivar as práticas costumeiras da navegação na busca de um novo ordenamento internacional, surge a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM), instituída em Montego Bay, na Jamaica, no ano de 1982, após nove anos de negociação internacional, constitui-se atualmente como o primordial arcabouço político e jurídico acerca da utilização dos oceanos, bem como das relações que se estabelecem sobre os mesmos.<sup>44</sup>

Importante ressaltar que, no contexto do Mediterrâneo, todos os Estados costeiros com exceção da Turquia, Síria, Israel, e Líbia, ratificaram a referida Convenção<sup>45</sup>.

Ao longo da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar - CNUDM, alguns artigos evidenciam a preocupação no tocante as definição, das consequências e medidas a serem tomadas quando da ocorrência de algum acidente da navegação em águas internacionais, caracterizadas como a *extensa área do globo onde não existem*

---

<sup>42</sup> CUNHA, Ícaro A (Org.). Portos no Ambiente Costeiro. p. 34. Santos: Editora Universitária Leopoldianum, Ed.2 2004.

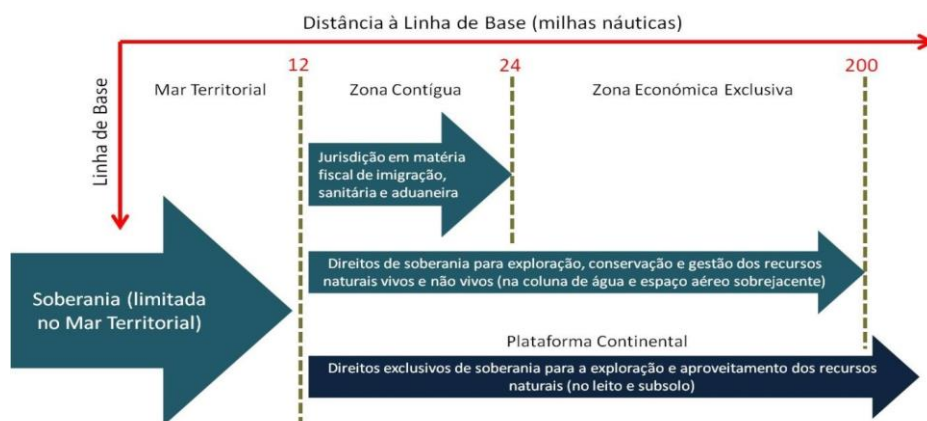
<sup>43</sup> OCTAVIANO MARTINS, Eliane Maria. *Desenvolvimento Sustentável e Transportes Marítimos*. Verba Juris ano 6, n. 6, jan./dez. 2007.

<sup>44</sup> BEIRÃO, André Panno, ALVES PEREIRA, Antônio Celso (org). Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar. p. 6. Brasília, Brasil, ed. FUNAG. 2014. ISBN 978-85-7631-505-6.

<sup>45</sup> COM(2009) 466 final. COMUNICAÇÃO DA COMISSÃO AO CONSELHO E AO PARLAMENTO EUROPEU. Para uma política marítima integrada que garanta uma melhor governação no Mediterrâneo

*fronteiras físicas e onde prevalece o direito à liberdade de navegação e à passagem inofensiva de navios estrangeiros para além das águas interiores do Estado costeiro, incluindo nas suas águas territoriais (onde o Estado exerce soberania)<sup>46</sup>.*

Conforme o exposto, a CNDUM determina os parâmetros que devem ser respeitados em alto-mar, contudo, não adentrando os espaços marítimos de jurisdição nacional dos Estados costeiros Conforme exemplificados na figura nº 1 abaixo:



Figural - Áreas marítimas sob soberania ou jurisdição nacional (fonte: EMEPC 2009 - extraído de CARVALHO DA SILVA PINTO, Sergio. *Forulação e Operacionalização de estratégias Nacionais e de segurança Marítima. O caso de Portugal*. Universidade Nova de Lisboa - Faculdade de Ciências sociais e humanas. Lisboa. 2017).

A figura acima, conforme supramencionado, faz referência a soberania de um Estado costeiro que se estende além das suas terras e das suas águas interiores, também por toda a extensão do seu mar territorial, o concedendo um direito inerente de investigar acidentes e incidentes marítimos em seu território<sup>47</sup>.

<sup>46</sup> CARVALHO DA SILVA PINTO, SERGIO. *Forulação e Operacionalização de estratégias Nacionais e de segurança Marítima. O caso de Portugal*. Universidade Nova de Lisboa - Faculdade de Ciências sociais e humanas. Lisboa. 2017.

<sup>47</sup> Conforme estabelecido no artigo 2 da CNUDM, na sua íntegra: “Artigo 2. *Regime jurídico do mar territorial, seu espaço aéreo Sobrejacente, leito e subsolo*; 1. A soberania do Estado costeiro estende-se além do seu território e das suas águas interiores e, no caso de Estado arquipélago, das suas águas arquipelágicas, a uma zona de mar adjacente designada pelo nome de mar territorial; 2. Esta soberania estende-se ao espaço aéreo sobrejacente ao mar territorial, bem como ao leito e ao subsolo deste mar; 3. A soberania sobre o mar territorial é exercida de conformidade com a presente Convenção e as demais normas de direito internacional.”

Entretanto, como a tomada de controle de segurança marítima possui caracter supranacional, os Estados ou organizações internacionais podem conduzir operações de segurança marítima para além do mar territorial de outro Estado costeiro, incluindo na sua ZEE.<sup>48</sup>

Como a aplicabilidade da CNUDM dá-se sobretudo em alto-mar,<sup>49</sup> deve-se salientar todavia que a caracterização do que se considera como alto-mar, tem sofrido diversas transformações, ao longo dos séculos,<sup>50</sup> principalmente devido a exclusão das áreas pertencentes as jurisdição dos Estados (entre os quais pode-se citar o mar territorial, por exemplo, conforme supramencionado). Do mesmo modo, os espaços marítimos submetidos à jurisdição estatal têm se expandido pelo fato de as coletividades governamentais estarem constantemente tentando ampliar sua soberania e consequentemente seu território<sup>51</sup>.

Nesse sentido, cumpre salientar que a regra para a aplicabilidade da imputação de eventual culpabilidade por alguma espécie de acidente da navegação em alto-mar é baseado no princípio do estado da bandeira, também conhecido como lei do pavilhão, que rege todo o direito marítimo internacional e consequentemente as regras da

---

<sup>48</sup> CARVALHO DA SILVA PINTO, Sergio. *Forulação e Operacionalização de estratégias Nacionais e de segurança Marítima. O caso de Portugal*. Universidade Nova de Lisboa - Faculdade de Ciências sociais e humanas. Lisboa. 2017.

<sup>49</sup> E não por acaso é a própria CNUDM que institui os princípios e normas internacionais aplicáveis ao alto mar, ou seja, águas internacionais para além da ZEE, bem como sobre a designada “área”, onde nenhum Estado exerce jurisdição. (CARVALHO DA SILVA PINTO, Sergio *Forulação e Operacionalização de estratégias Nacionais e de Segurança Marítima. O caso de Portugal*. Universidade Nova de Lisboa - Faculdade de Ciências sociais e humanas. Lisboa. 2017). Acerca da definição da “área”, a CNDUM define em seu o artigo primeiro: (...)1) “Área” significa o leito do mar, os fundos marinhos, e o seu subsolo além dos limites da jurisdição nacional; (...) (CNUDM),

<sup>50</sup> “Atualmente, grande parte do espaço marinho mediterrânico é alto-mar. Somente 16% do espaço marinho é composto por mares territoriais e 31% por zonas marítimas diversas, frequentemente contestadas por outros Estados costeiros devidos à sua extensão ou à validade da sua reivindicação. No que diz respeito à coluna de água, cinco Estados costeiros aprovaram legislação que proclama uma zona contígua de 12 mn, adjacente às suas águas territoriais, com vista à aplicação da legislação e regulamentação nos domínios aduaneiro, fiscal, da imigração ou sanitário. Cinco Estados costeiros declararam uma zona arqueológica, adjacente às suas águas territoriais, com vista à protecção do património cultural subaquático. Quatro Estados costeiros declararam zonas de protecção da pesca e três Estados estabeleceram zonas de protecção ecológica. Cinco Estados costeiros declararam Zonas Económicas Exclusivas (ZEE), caso em que o Estado costeiro goza de direitos soberanos sobre os recursos marinhos vivos e não-vivos”. (COM(2009) 466 final. *Para uma política marítima integrada que garanta uma melhor governação no Mediterrâneo*)

<sup>51</sup> MELLO, Celso D. Albuquerque. *Alto-Mar*. fl. 01. Ed. Renovar Ltda. Rio de Janeiro, Brasil. 2001. ISBN 3 85-7147-369-0 .

navegação<sup>52</sup>. Presente no artigo 97 da Convenção de Montego-Bay<sup>82</sup>, trata acerca da jurisdição penal aplicada quando da ocorrência e abalroamento ou qualquer outro acidente na navegação. Não obstante o disposto no concernente a imputação de culpabilidade de acordo com o princípio do estado da bandeira em que embarcação arvora, também se faz interessante destacar, o art. 98\CNDUM que estabelece um princípio basilar da convivência internacional - o da paz e da cooperação entre todos os povos - quando determina o dever do Estado costeiro prestar assistência em caso de acidente da navegação em águas de sua jurisdição.

É nesse contexto, que se faz imperioso ressaltar que as consequências póstumas da ocorrência de um acidente da navegação no enquadramento marítimo do estado costeiro, o que diz respeito a eventual abertura de inquérito administrativo, bem como o processamento das penalidades, variam de acordo com o Estado<sup>53</sup>.

O supramencionado princípio do pavilhão, determina que a embarcação se submete apenas a jurisdição do país da bandeira que arvora. Nesse aspecto, a nacionalidade do navio tem uma relevância determinante para a navegação marítima, porquanto a este se aplica: a) a legislação nacional (leis trabalhistas, tributárias, penal, civil, entre todas as outras), levando em conta as liberdades e restrições dos diversos espaços marítimos; b) os tratados internacionais aos quais seu Estado é signatário; c) a proteção do país de bandeira no estrangeiro, com direito a representação diplomática e consular<sup>54</sup>.

A regra para aquisição de nacionalidade do estado da bandeira que a embarcação arvora é o critério do vínculo substancial conferido por lei, do mesmo modo que às pessoas físicas se vinculam à sua nacionalidade entre elas e o Estado que

---

<sup>52</sup> ZANELLA, Tiago V. Liberdades e restrições à navegação marítima em alto mar no direito internacional. Ano 2 (2013), no 10, 11795-11824. ISSN: 2182-7567 Disponível em < <http://www.idb-fdul.com/>>.

<sup>53</sup> Conforme o Capítulo 1 do Código de Investigação de Acidentes, temática aprofundada nos tópicos seguintes.

<sup>54</sup> CHURCHILL, Robin Rolf; LOWE, Alan Vaughan. The law of the sea. 3º ed, Manchester University Press, p 266. Inglaterra; 1999.

lhes confere esse *status*<sup>55</sup>. Assim, o Estado de bandeira de um navio comercial, é o Estado em cujas leis o navio está registado ou licenciado.<sup>56</sup>

A Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, não obstante a soberania dos Estados, estabelece uma verdadeira ordem jurídica para os mares, visando seu uso pacífico e salvaguardando a segurança da navegação, por isso, estabelece nos artigos 91 e 92, que *os Estados devem estabelecer os requisitos necessários para a atribuição da sua nacionalidade a navios, para o registo de navios no seu território e para o direito de arvorar a sua bandeira. Enquanto os navios devem navegar sob a bandeira de um só Estado*<sup>57</sup>, *devem submeter-se, no alto mar, à jurisdição exclusiva deste.*

Durante uma viagem ou em porto de escala A CNUDM estabelece, em seu artigo 94, que os Estados de bandeira devem exercer, de modo efetivo, a sua jurisdição e seu controlo em questões administrativas, técnicas e sociais sobre navios que arvorem a sua bandeira. Adicionalmente, os Estados devem exercer a sua jurisdição em conformidade com o seu direito interno, sobre qualquer navio que arvore a sua bandeira e sobre o capitão, os oficiais e a tripulação, em questões administrativas, técnicas e sociais que se relacionem com o navio<sup>58</sup>.

Os exigentes critérios do Estado da bandeira,<sup>59</sup> teoricamente, resolveriam a maioria dos problemas relacionados à *safety* na navegação marítima internacional,

---

<sup>55</sup> ZANELLA, Tiago. *Liberdades e restrições à navegação marítima em alto mar no direito internacional*. Ano 2 (2013), no 10, 11795-11824. ISSN: 2182-7567 Disponível em < <http://www.idb-fdul.com/>>.

<sup>56</sup> Desde a declaração de direito de bandeira em 1921, como exemplo a Bolívia e a Mongólia, qualquer país pode ser Estado de bandeira, até mesmo um país sem fronteira marítima (acesso para o mar).

<sup>57</sup> *É permitido o segundo registo, em alguns casos excepcionais, contudo, um navio não pode mudar de bandeira, a não ser no caso de transferência efectiva da propriedade ou de mudança de registo. Um navio que navegue sob a bandeira de dois ou mais Estados, utilizando-as segundo as suas conveniências não pode reivindicar qualquer dessas nacionalidades perante um terceiro Estado e pode ser considerado como um navio sem nacionalidade.* (ISM-Code, UNLCLOS).

<sup>58</sup> SARDINHA, Alavro, MACHADO, Jorge KRUS, Vasco. *ISM-Code - International Safety management Code*. Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – Unidade Curricular Segurança I. Coordenador: Professor João Parente, Lisboa, 2013. Disponível em <[https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism\\_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a\\_dez2013.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a_dez2013.pdf)> Acesso em 21 de janeiro de 2018.)

<sup>59</sup> *“Responsabilidades do Estado de bandeira. O Estado de bandeira deve ter claramente infra-estrutura suficiente, em termos de pessoal, escritórios e equipamentos qualificados e competentes, para cumprir as suas obrigações de acordo com os tratados internacionais. Os Estados podem apresentar diferentes abordagens, por exemplo, delegando várias funções em sociedades de classificação. Mas se um Estado de bandeira, por exemplo, não apresentar capacidade de inspecção independente e um departamento*

contudo, infelizmente alguns Estados se utilizam de uma prática comercial visando relativizar esses requisitos sob a justificativa de redução de custos, que se dá pela utilização da bandeira de conveniência (BdC), que ocorre quando os proprietários registam seus navios numa nação a que não necessariamente lhe pertencem. Esta prática é reprovada no cenário internacional, pois sua utilização visa amenizar as regras e

---

*especializado em tripulação, é possível que a única função efectiva da bandeira seja a cobrança de taxas de inscrição. Todos os Estados de bandeira, devem orientar-se no sentido de ratificar os principais tratados marítimos internacionais, incluindo os adoptados pela IMO Organização Marítima Internacional (IMO International Maritime Organization) e pela OIT Organização Internacional do Trabalho (ILO International Labour Organization). No mínimo, os Estados de bandeira devem ratificar as seguintes principais convenções marítimas internacionais: a) SOLAS 74, Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (International Convention for the Safety of Life at Sea) de 1974, conforme emendas, incluindo o Protocolo de 1988, o Código Internacional de Gestão da Segurança ISM (International Safety Management Code) e o Código Internacional para a Protecção dos Navios e das Instalações Portuárias ISPS (International Ship and Port Security Code); b) MARPOL 73/78 Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (International Convention for the Prevention of Pollution from Ships), 1973, como modificada pelo Protocolo de 1978, incluindo os anexos I a VI (petróleo, produtos químicos a granel, mercadorias perigosas embaladas, esgoto, lixo e poluição atmosférica); c) LL 66 Convenção Internacional sobre Linhas de Carga (International Convention on Load Lines) de 1966, incluindo o Protocolo de 1988; d) STCW 78 Convenção Internacional sobre Normas de Formação, Certificação e Serviço de Quartos para os Marítimos (Convention on Standards of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers), de 1978, incluindo as alterações de 1995 e 2010. e) OIT 147 Convenção Relativa às Normas Mínimas a Observar nos Navios Mercantes (ILO Convention concerning Minimum Standards in Merchant Ships). Além das convenções marítimas "fundamentais" mencionadas e a Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (UNCLOS), os Estados de bandeira são particularmente encorajados a ratificar e implementar as seguintes convenções da IMO mais específicas: a) BWM Controle e Gestão de Lastro dos Navios (Control and Management of Ships' Ballast); b) AFS Sistemas Anti-incrustantes (Anti-fouling Systems); c) LLMC Limitação de Responsabilidade em Sinistros Marítimos (Limitation of Liability for Maritime Claims) e Protocolo de 1996; d) HNS Responsabilidade e Indemnização por Danos ligados ao Transporte de Substâncias Perigosas e Nocivas por Mar (Liability and Compensation for Damage in Connection with the Carriage of Hazardous and Noxious Substances by Sea); e) Responsabilidade Civil por Danos por Poluição por Óleo de Bancas (Civil Liability for Bunker Oil Pollution Damage); f) Internacional do Trabalho, de 1976, incluindo o Protocolo de 1996, até implementação da Convenção do Trabalho Marítimo MLC 2006 (Maritime Labour Convention); g) CLC/Fundo 92 Convenção Internacional sobre a Responsabilidade Civil pelos Prejuízos Devidos à Poluição pelo Petróleo (International Convention on Civil Liability for Oil Pollution Damage), de 1992, e da Convenção Internacional para a Constituição de um Fundo Internacional para Compensação pelos Prejuízos Devidos à Poluição por Óleo (International Convention on the Establishment of an International Fund for Compensation for Oil Pollution Damage), 1992. Um Estado de bandeira responsável, deve ser capaz de fornecer uma explicação válida para não ter ratificado alguma das convenções referidas e demonstrar ter expectativa e planos, para implementar e fazer cumprir os regulamentos nacionais, que estejam em conformidade com a grande maioria dos requisitos detalhados, contidos nesses regulamentos internacionais". (SARDINHA, Alavro, MACHADO, Jorge KRUS, Vasco. ISM-Code - International Safety management Code. Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – Unidade Curricular Segurança I. Coordenador: Professor João Parente, Lisboa, 2013 . Disponível em <[https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism\\_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a\\_dez2013.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a_dez2013.pdf)> Acesso em 21 de janeiro de 2018.)*

regulamentos (trabalhistas, fiscais, ambientais, segurança da embarcação etc) do seu país de origem<sup>60</sup>.

No âmbito da segurança marítima, é notável o elevado índice de catástrofes marítimas envolvendo navios que ostentam BdCs, sobretudo pelas *condições insatisfatórias de trabalho da tripulação; A evasão de divisas dos países que concedem os Registos Nacionais; o fenómeno do tráfico de terceira bandeira; a perda da nacionalidade*<sup>61</sup> são alguns aspectos que contribuem para a ocorrência de acidentes, sendo este um dos principais problemas relacionado a *safety* marítima da atualidade<sup>62</sup>.

Todavia, a CNUDM não exauri as temáticas relacionada a segurança da navegação somente a supracitada utilização das BdCs, um outro problema que envolve segurança marítima previsto na CNUDM em seu artigo 5 e o alijamento, ou seja um acidente da navegação que incorre de: *a) qualquer lançamento deliberado no mar de detritos e outras matérias, a partir de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções; ii) qualquer afundamento deliberado no mar de embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções; b) O termo ‘alijamento’ não incluirá: i) o lançamento de detritos ou outras matérias resultantes ou derivadas da exploração normal de embarcações, aeronaves, plataformas e outras construções, bem como o seu equipamento, com exceção dos detritos ou de outras matérias transportados em embarcações, aeronaves, plataformas ou outras construções no mar ou para eles transferidos que sejam utilizadas para o lançamento destas matérias ou que provenham do tratamento desses detritos ou de outras matérias a bordo das referidas embarcações, aeronaves, plataformas ou construções; ii) o depósito de matérias para outros fins que não os do seu simples lançamento desde que tal depósito não seja contrário aos objetivos da presente Convenção*<sup>63</sup>.

---

<sup>60</sup> PANNO BEIRÃO, André; ALVES PEREIRA, Antônio Celso. *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. FUNAG, Brasília. 2014. ISBN 978-85-7631-505-6.

<sup>61</sup> A embarcação passa a ser tratada no seu país de origem como embarcação estrangeira.

<sup>62</sup> SARDINHA, Alavro, MACHADO, Jorge KRUS, Vasco. *ISM-Code - International Safety management Code*. Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – Unidade Curricular Segurança I. Coordenador: Professor João Parente, Lisboa, 2013. Disponível em <[https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism\\_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a\\_dez2013.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a_dez2013.pdf)> Acesso em março de 2018.)

<sup>63</sup> Reprodução literal art. 1o, n5, letra “a” e “b” da Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar - CNDUM.

E nesse aspecto, o artigo 210, da CNDUM aduz sobre a poluição decorrente de alijamento e da responsabilidade que os Estados devem se submeter para evitar que tais acidentes ocorram<sup>64</sup>. Do mesmo modo, surge o artigo 216 que assevera acerca da execução referente a poluição causada por alijamento<sup>65</sup>.

O alijamento (*Dumping*)<sup>66</sup> é considerado um acidente da navegação, conforme demonstrado, e constitui outra problemática a respeito de segurança marítima, por isso,

---

<sup>64</sup> ARTIGO 210 Poluição por alijamento: 1. Os Estados devem adotar leis e regulamentos para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho por alijamento. 2. Os Estados devem tomar outras medidas que possam ser necessárias para prevenir, reduzir e controlar tal poluição. 3. Tais leis, regulamentos e medidas devem assegurar que o alijamento não se realize sem autorização das autoridades competentes dos Estados. 4. Os Estados, atuando em especial por intermédio das organizações internacionais competentes ou de uma conferência diplomática, devem procurar estabelecer regras e normas, bem como práticas e procedimentos recomendados de caráter mundial e regional para prevenir, reduzir e controlar tal poluição. Tais regras e normas, bem como práticas e procedimentos recomendados devem ser reexaminados com a periodicidade necessárias. 5. O alijamento no mar territorial e na zona econômica exclusiva ou na plataforma continental não pode realizar-se sem o consentimento prévio expresso do Estado costeiro que tem o direito de autorizar, regular e controlar esse alijamento, depois de ter examinado devidamente a questão com outros Estados que, devido à sua situação geográfica, possam vir a ser desfavoravelmente afetados por tal alijamento. 6. As leis, regulamentos e medidas nacionais não devem ser menos eficazes que regras e normas de caráter mundial para prevenir, reduzir e controlar tal poluição. (CNDUM, art. 210)

<sup>65</sup> ARTIGO 216 . Execução referente à poluição por alijamento: 1. As leis e regulamentos adotados de conformidade com a presente Convenção e as regras e normas internacionais aplicáveis estabelecidas por intermédio das organizações internacionais competentes ou de uma conferência diplomática para prevenir, reduzir e controlar a poluição do meio marinho por alijamento devem ser executados: a) pelo Estado costeiro no que se refere ao alijamento no seu mar territorial ou na sua zona econômica exclusiva ou na sua plataforma continental; b) pelo Estado de bandeira no que se refere às embarcações que arvore a sua bandeira ou às embarcações ou aeronaves que estejam registradas no seu território; c) por qualquer Estado no que se refere a atos de carga de detritos ou de outras matérias realizados no seu território ou nos seus terminais ao largo da costa. 2. Nenhum Estado é obrigado em virtude do presente artigo a iniciar procedimentos quando outro Estado já os tenha iniciado de conformidade com o presente artigo. (CNDUM, art. 216).

<sup>66</sup> Conforme definição na Convenção de Londres em seu artigo primeiro do texto original define alijamento como: “*Dumping*” means: 1 any deliberate disposal into the sea of wastes or other matter from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea; 2 any deliberate disposal into the sea of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea; 3 any storage of wastes or other matter in the seabed and the subsoil thereof from vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea; and 4 any abandonment or toppling at site of platforms or other man-made structures at sea, for the sole purpose of deliberate disposal. 5 .1 “Incineration at sea” means the combustion on board a vessel, platform or other man-made structure at sea of wastes or other matter for the purpose of their deliberate disposal by thermal destruction. 2 .2 “Dumping” does not include: 1 the disposal into the sea of wastes or other matter incidental to, or derived from the normal operations of vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea and their equipment, other than wastes or other matter transported by or to vessels, aircraft, platforms or other man-made structures at sea, operating for the purpose of disposal of such matter or derived from the treatment of such wastes or other matter on such vessels, aircraft, platforms or other man-made structures; 2 placement of matter for a purpose other than the mere disposal thereof, provided that such placement is not contrary to the aims of this Protocol; and 3 notwithstanding paragraph 4.1.4, abandonment in the sea of matter (e.g., cables, pipelines and marine research devices) placed for a purpose other than the mere disposal thereof.” (Reprodução literal do Artigo 1º da Convenção de Londres. Texto original da Convenção de Londres. Disponível em <<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/Documents/PROTOCOLAmended2006.pdf>>.

Acesso em 15 de fevereiro de 2018.



em 13 de novembro de 1972, a comunidade global<sup>67</sup> instituiu com o aporte da Organização Marítima Internacional (OMI) a Convenção sobre Prevenção da Poluição Marinha por Alijamento de Resíduos e Outras Matérias, comumente conhecida como Convenção de Londres<sup>68</sup>, para a proteção dos oceanos de todas as formas de poluição, e entrou em vigor em 1975, sendo um dos primeiros em seu gênero<sup>69</sup>.

Ante ao exposto, percebe-se que a CNDUM possui extrema importância no contexto da regulamentação e homogeneização do Direito do mar, constituindo-se como o principal quadro normativo de referencia. Contudo, apesar da eficiência da denominada “constituição dos mares” no tocante a utilização de maneira pacífica e sustentável, ainda há muito o que ser desenvolvido acerca de segurança marítima. Daí o porquê, a referida Convenção permitir a aplicabilidade de outros tratados, acordos e entidades internacionais<sup>70</sup> para complementar a eficácia de sua implementação prática<sup>71</sup>.

---

<sup>67</sup> Atualmente 87 países são signatários

<sup>68</sup> Texto original da Convenção de Londres. Disponível em <<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/Documents/PROTOCOLAmended2006.pdf>>

<sup>69</sup> Todas as informações acerca da Convenção de Londres pode ser encontrada no site da IMO. Disponível em <<http://www.imo.org/en/OurWork/Environment/LCLP/Pages/default.aspx>>

<sup>70</sup> “Existe assim apenas uma única menção textual à IMO na CNUDM: no Artigo 2º do Anexo VIII, que trata da criação e manutenção de listas de especialistas para a arbitragem internacional, cabendo à OMI (IMO) fazê-lo no tocante a “navegação, incluindo a poluição proveniente de embarcações e por alijamento”<sup>32</sup>. Porém, existe no texto da CNUDM uma série importante de normas em que há referência indireta, mas inequívoca, à OMI. Isto se dá, primordialmente, por meio da expressão “organização internacional competente”<sup>33</sup>. Como a instituição em análise é uma Organização Internacional e têm mandato universal para tratar dos temas da segurança e poluição marítima, é evidente que se trata da Organização Marítima Internacional<sup>34</sup>. Ainda, a CNUDM fala em regras, padrões, regulamentos, procedimentos e práticas “geralmente aceitas”, o que, entende a doutrina se referir a normas e parâmetros estabelecidos pela OMI - Pode-se encontrar tais referências na CNUDM, nos seguintes artigos: Art. 22, nº 3, a; Art. 41, nº 4 e 5; Art. 53, nº 9; Art. 60, nº 3 e 5; Art. 211, nº 1, 2, 3, 5 e 6; Art. 217, nº 1, 4 e 7; Art. 218, nº 1; Art. 220, nº 7; Art. 222; Art. 223; Art. 246, nº 5; Art 253, nº 1, b e nº 5; Art. 265; Art. 297, nº 1, c”. (obt cit. ZANELLA, Tiago. *Salvamento Marítimo e a Proteção do Meio Ambiente marinho: A Relativização do Princípio “No Cure no Pay” para a proteção do meio ambiente marinho*. Lisboa. 2014 no 1, 783-812. Disponível em <http://www.idb-fdul.com/> ISSN: 2182-7567).

<sup>71</sup> Importante ressaltar a importância o papel que a OMI desempenha na efetivação da Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar (CNUDM) de 1982. Como destaca Agustín Blanco-Bázan: “O mandato global da IMO é implicitamente reconhecida, mas com firmeza nos casos em que a expressão “organização internacional competente” é usado no singular, em conexão com a adoção de regras de navegação e padrões internacionais em matéria de segurança, a eficiência da navegação e prevenção e controle de poluição marinha proveniente de embarcações e por dumping”. (BLANCO-BAZÁN, Agustín. *IMO interface with the Law of the Sea Convention*. in 23rd Annual Seminar of the Center for Ocean Law and Policy. Charlottesville: University of Virginia, 2000. (Tradução Livre) Obra citada por ZANELLA, Thiago. *O Papel da Organização Marítima Internacional na Proteção e prevenção da poluição marinha causada pela Navegação Internacional*. Ano 3.nº 3, Lisboa, 2014. ISSN: 2182-7567. Disponível em <http://www.idb-fdul.com/> .

Dentre as entidades e normativas de segurança marítima que surgem para implementar, complementar e fiscalizar os princípios descritos na CNDUM, merecem destaque os abaixo descritos no tópicos seguintes:

### **1.3.2. O papel da Organização Marítima Internacional na garantia europeia da *security* e na *safety*.**

A eficácia do transporte marítimo está diretamente ligado a implementação padronizada de sua regulamentação em escala global<sup>72</sup>. E a A Organização Marítima Internacional (*International Maritime Organization* - IMO)<sup>73</sup> é o fórum no qual esse processo ocorre<sup>74 75</sup>.

A IMO criada em 1948, em Genebra, que neste ano comemora seu aniversário de 70 anos,<sup>76</sup> se ocupa exclusivamente de assuntos marítimo e nasceu com os objetivos de promover mecanismos de cooperação, remoção dos óbices ao tráfego marítimo e destarte garantir segurança marítima e a prevenção da poluição<sup>77</sup>.

Referida organização, atualmente sediada em Londres (Inglaterra) é uma das agências especializadas vinculada à ONU (Organização das Nações Unidas)<sup>78</sup>, destarte

---

<sup>72</sup> Exceto nos casos de navegação de cabotagem, ou seja, aquela que ocorre entre portos do mesmo país.

<sup>73</sup> Referida Organização, mais conhecida pela sigla IMO (deriva da abreviatura da palavra na língua inglesa), possui tal denominação desde o dia 22 de maio de 1982, quando entrou em vigor a emenda aprovada pela Resolução A.358, da IX Assembleia, de 14 de novembro de 1975. Antes disso, chamava-se Organização Marítima Consultiva Intergovernamental. (PEREIRA DA FONSECA. Luiz Henrique *Organização Marítima Internacional, IMO: visão política de um organismo especializado das Nações Unidas*. Fundação Alexandre de Gusmão, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais, 1989).

<sup>74</sup> A IMO visa estabelecer um transporte marítimo mundial sustentável como componente essencial de qualquer programa para o futuro crescimento econômico do planeta. (ZANELLA, Thiago. *O Papel da Organização Marítima Internacional na Proteção e prevenção da poluição marinha causada pela Navegação Internacional*. Ano 3.nº 3, Lisboa, 2014. ISSN: 2182-7567. Disponível em <http://www.idb-fdul.com/>>).

<sup>75</sup> Site oficial da IMO. (tradução livre) Disponível em < <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx>>. Acesso em julho de 2018.

<sup>76</sup> Site oficial da IMO. (tradução livre). Disponível em <<http://www.imo.org/en/About/Events/WorldMaritimeDay/Pages/WMD-2018.aspx>> Acesso em julho de 2018.

<sup>77</sup> Site oficial da Marinha do Brasil. Disponível em < <https://www.marinha.mil.br/dhn/?q=pt-br/node/35>> Acesso em maio de 2018.

<sup>78</sup> Além da IMO, existem outros organismos especializados das Nações Unidas, cujas funções estão indicadas em seus próprios nomes, das quais se destacam a Organização Internacional do Trabalho (OIT),

e surge como um organismo especializado na estrutura da própria ONU. Possui uma papel particular, uma vez que exerce sua função tanto na questão técnica, quando emite resoluções com o intuito de prevenir qualquer desastre ou problema ambiental nos oceanos;<sup>79</sup> quanto política, ao incentivar a um comportamento responsável por parte de todos os operadores econômicos, reforçar a qualidade da marinha de comércio na garantia da segurança no mar.<sup>80</sup> Assim, As medidas da IMO abrangem todos os aspectos do transporte marítimo internacional - incluindo projeto de navios, construção, equipamentos, tripulação, operação e descarte - para garantir que este setor vital permaneça seguro, ambientalmente saudável, energeticamente eficiente e seguro.<sup>81</sup>

Tendo como membros boa parte da comunidade internacional a IMO e a responsável por cuidar das medidas de segurança na navegação internacional tanto na vertente “*secutiry*” quando na “*safety*” ao passo que, *deve promover o intercâmbio entre os governos de informações relativas à navegação marítima, analisar questões concernentes a práticas desleais de navegação, e prevenir qualquer desastre ou problema ambiental nos oceanos.*<sup>82</sup>

Assim, um dos maiores desafios da Organização consiste no dever de promover dois interesses essenciais e contraditórios que se refletem no próprio funcionamento da organização: a cooperação internacional e a regulação da concorrência presente na atividade mercantil<sup>83</sup>.

---

Organizacao ds Nacoes Unidas para a Educacao, Ciencia e Cultura (UNESCO), Fundo Monetario Internancional (FMI), Organizacao Mundial da Saude (OMS) etc. (PEREIRA DA FONSECA. Luiz Henrique. *Organização Marítima Internacional, IMO: visão política de um organismo especializado das Nações Unidas*. Fundação Alexandre de Gusmão, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais, 1989).

<sup>79</sup> ZANELLA, Thiago. *O Papela da Organização Maritima Internancional na Proteção e prevenção da poluição marinha causada pela Navegação Internacional*. Ano 3.nº 3, Lisboa, 2014. ISSN: 2182-7567. Disponível em < <http://www.idb-fdul.com/> >.

<sup>80</sup> Retaorio da Comissaoao Parlamento Europeu e ao Conselo sobre a aplicação da Diretiva 2009/20/CE, relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos.

<sup>81</sup> Site oficial da IMO. (traducao livre)Disponivel em < <http://www.imo.org/en/About/Pages/Default.aspx> >. Acesso em julho de 2018.

<sup>82</sup> ZANELLA, Thiago. *O Papela da Organização Maritima Internancional na Proteção e prevenção da poluição marinha causada pela Navegação Internacional*. Ano 3.nº 3, Lisboa, 2014. ISSN: 2182-7567. Disponível em <<http://www.idb-fdul.com/>>

<sup>83</sup> PEREIRA DA FONSECA. Luiz Henrique *Organização Marítima Internacional, IMO: visão política de um organismo especializado das Nações Unidas*. Fundação Alexandre de Gusmão, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais, 1989).

Nesse sentido, a IMO instituiu diversas convenções sobre segurança marítima, que foram ratificadas por boa parte da comunidade global, tanto acerca da regularização de “*safety*” como da “*security*”.

### **1.3.2.1. Convenção Internacional para a Salvaguarda da Vida Humana no Mar (*Safety of Life at Sea- SOLAS*).**

Na seara da “*safety*”, a principal Convenção Internacional que surge na salvaguarda da vida humana no mar (*Safety Of Life At Sea - SOLAS*) é mais antiga que a própria organização, visto que teve como estopim de nascimento o famoso naufrágio do Titanic, ocorrido em 1912, claro que desde então já foram feitas inúmeras atualizações. De fato, referida convenção possui um grau de importância, que existem mais países que a ratificaram do que países que fazem parte da IMO<sup>84</sup>, somente a quarta Convenção Internacional para a salvaguarda da vida humana no mar foi aprovada sob égide da IMO,<sup>85</sup> sendo sua primeira grande tarefa, desde então, a principal atualização da SOLAS foi feita no ano de 1974 (SOLAS-1974)<sup>86</sup> enquanto e a mais recente em 2016.<sup>87</sup>

Estruturalmente, a Convenção SOLAS é composta por um conjunto de normas internacionais aprovadas pela primeira vez em 20 de janeiro 1914, em Londres<sup>88</sup>, sendo composta de 14 capítulos<sup>89</sup>, com o principal objetivo de especificar normas mínimas relativas à construção, equipamento e operação de navios, compatíveis com a sua

---

<sup>84</sup> Site oficial da Marinha do Brasil. Disponível em < <https://www.marinha.mil.br/dhn/?q=pt-br/node/35>> Acesso em maio de 2018.

<sup>85</sup> Aprovada na data de 17 de junho de 1960, conhecida como SOLAS-1960, sendo a convenção mais importante da IMO em termos de segurança e navegação marítima

<sup>86</sup> Aprovada em Portugal pelos Decretos do Governo n. 79/83 e n. 78/83 ambos de 14 de outubro e pelo Decreto 51/99 de 18 de setembro, aprovou a adesão aos protocolos de 1978 e 1988. (fonte site oficial DGRM. Disponível em [www.dgrm.mm.gov.pt/solas](http://www.dgrm.mm.gov.pt/solas). Acesso em abril de 2018).

<sup>87</sup> Site oficial da IMO. Disponível em < [http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-\(solas\)-1974.aspx](http://www.imo.org/en/About/conventions/listofconventions/pages/international-convention-for-the-safety-of-life-at-sea-(solas)-1974.aspx)> Acesso em agosto 2018.

<sup>88</sup> A instituição da Convenção SOLAS se deu a convite britânico (visto que o Titanic era um navio de passageiros de nacionalidade britânica).

<sup>89</sup> Dos quais merecem destaque no tocante à presente pesquisa, o Capítulo V, atinente à segurança da navegação, o Cap. IX, que trata da gestão para a exploração segura dos navios; o Cap. XI-1, com as medidas especiais para reforçar a segurança marítima, bem como o Cap. XI-2 que traz as medidas especiais para reforçar a proteção do transporte marítimo.

segurança. Assim, atualmente, a referida convenção regulamenta aspectos básicos de segurança para os navios que efetuam viagens internacionais, tais como a estabilidade, máquinas, instalações elétricas, proteção contra incêndio e meios de salvação<sup>90</sup>.

Ainda na seara da SOLAS no que tange a segurança da navegação marítima, foi estabelecido uma exigência às Administrações dos Estados da bandeira para a realização de investigações dos acidentes nos quais foram envolvidos navios com a sua bandeira. Além disto, de modo complementar, foi exigido que os Estados da bandeira investigassem certos acidentes marítimos, e incidentes marítimos, ocorridos em alto-mar, de acordo com as normas da CNUDM em seu Artigo 94.

Atualmente todos os países da União Europeia devem aplicar a convenção na íntegra, sendo competência de cada Estado-Membro informar a IMO, a Comissão Europeia e os demais países da UE das medidas que adotou acerca da implementação da SOLAS.

#### **1.3.2.2. Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações *Portuárias* (*International Ship and Port Facility Security – ISPS*).**

De fato, foi graças ao mar que alguns países de pequena extensão territorial conseguiram se destacar ao longo da história, esse foi o caso de Portugal, Grécia, Japão, Grã-Bretanha, Noruega e de certo modo da Itália<sup>91</sup>, com suas potências marítimas, Gênova do lado esquerdo (mar Lígure) e Veneza do seu lado direito (mar Adriático). Assim, um Estado costeiro desenvolve desde os primórdios uma forte veia conquistadora e espírito de concorrência que se reduz, muitas vezes, em atos de hostilidade que vão desde pirataria até guerra entre nações<sup>92</sup>. Por essa razão, até hoje, a

---

<sup>90</sup> Regulamento (CE) n. 725/2004 relativo ao esforço da proteção dos navios e das instalações portuárias. (União Europeia). 2004.

<sup>91</sup> Levando em consideração que a Itália tornou-se o berço das repúblicas marítimas do renascimento, ou seja e que as potências marítimas de Gênova e Veneza existiam antes dessa unificação, que ocorreu somente em 1961 quando se tornou oficialmente República Italiana.

<sup>92</sup> De fato, ao longo da história percebemos desde expedições marítimas de cunho comercial, até os dias de hoje com disputas entre países pela porção marítima de território ou pela sua exploração. Assim, podemos citar como exemplo, respectivamente, as expedições Portuguesas à Índia, e a disputa do mar do sul da China.

IMO enfrenta uma serie de dificuldades num quadro de “*security*” institucional supranacional.

De outra parte, referida Organização, foi resultado da conciliação de interesses e posições divergentes referentes ao mar - por limitar-se a questões técnicas - além da supramencionada competência da IMO acerca de “*safety*” marítima, ou seja, regulamentar a segurança marítima tanto das embarcações (manutenção, construção equipagem etc.), quando da própria navegação (salvaguarda da vida humana no mar, transporte de cargas perigosas etc.); compete ainda a Organização a facilitação do tráfego marítimo internacional, lhe conferindo também poderes de regulamentar a “*security*” marítima<sup>93</sup>.

Nesse sentido, surge o Código (International Ship and Port Facility Security – ISPS), como uma emenda ao SOLAS como reflexo no cenário marítimo aos atentados terrorista ocorridos em 11 de setembro de 2001.

A partir daí, em conferencia finalizada aos 13 de dezembro de 2002,<sup>94</sup> a IMO elaborou um novo regime para a “*security*”, como consequencia de uma longa tratativa diplomatica para adotar novas medidas para a segurança marítima (em sua vertente “*security*”) intendida como segurança para prevenir e anular eventuais ações de terrorismo e pirataria.<sup>95</sup>

Assim, a instituição do Código ISPS, inseriu de fato, decisivamente a mentalidade de segurança (*security*) no transporte marítimo, sobretudo europeu<sup>96</sup>, ao passo que estabelece determinadas regras que tornam os navios e instalações portuárias mais seguras. Dentre as medidas adotadas podemos destacar as seguintes:

- *Estabelecimento de maior controle de entrada e saída de pessoas e veículos nas instalações portuárias;*
- *Delimitação do perímetro do porto;*

---

<sup>93</sup> PEREIRA DA FONSECA. Luiz Henrique *Organização Marítima Internacional, IMO: visão política de um organismo especializado das Nações Unidas*. Fundação Alexandre de Gusmão, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais, Lisboa. 1989.

<sup>94</sup> Passou a vigorar somente em 2004.

<sup>95</sup> Tal motivacao ocorre porque o Código ISPS abordar somente questoes de *security*.

<sup>96</sup> Isso porque a Uniao Europeia (UE) ratificou o Código ISPS em sua totalidade, exigindo a cada Estado-Membro que escalrecimentos acerca de sua implementacao.

- *Instalação de sistema de vigilância dos limites do perímetro do porto e do cais; e*
- *Necessidade de cadastramento das pessoas e veículos que entram na instalação portuária.*

Um dos meios de implementação do ISPS na UE, se deu através da Diretiva Europeia 2005/65/ CE, relativa ao melhoramento da segurança nos portos, o qual foi ratificado pela Itália através do Decreto Legislativo n. 203, somente em novembro de 2007<sup>97</sup>.

De fato, o ISPS surge como um verdadeiro marco ao combate de uma outra preocupação muito conhecida da comunidade marítima internacional, no que diz respeito à *security*: A possibilidade dos navios de Bandeira de Conveniência serem aproveitados para ataques terroristas<sup>98</sup>. Um dos factos de maior relevância desta suspeita, decorre de denúncias relativas a fraudes na concessão de documentos e registos em países que concedem Bandeiras de Conveniência.

Por meio do ISPS e que a IMO vem implementando uma série de medidas, para reforçar a segurança no transporte marítimo internacional. Destarte, pode-se concluir que o Código ISPS surge como um instrumento que colega e positiva as regras de “*security*” previstas na CNDUM, coordenadas pela IMO e em complemento ao SOLAS <sup>99</sup>.

---

<sup>97</sup> Decreto Legislativo 6 novembre 2007, n. 203. "*Attuazione della direttiva 2005/65/CE relativa al miglioramento della sicurezza nei porti*". Pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 261 del 9 novembre 2007 - Supplemento ordinario n. 228. Disponibile em <<http://www.camera.it/parlam/leggi/deleghe/07203dl.htm>>.

<sup>98</sup> ZANELLA, Thiago. *O Papel da Organização Marítima Internacional na Proteção e prevenção da poluição marinha causada pela Navegação Internacional*. Ano 3. n° 3. Lisboa. 2014. ISSN: 2182-7567. Disponível em <<http://www.idb-fdul.com/>>

<sup>99</sup> SARDINHA, Alavro, MACHADO, Jorge KRUS, Vasco. *ISM-Code - International Safety management Code*. Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – Unidade Curricular Segurança I. Coordenador: Professor João Parente, Lisboa, 2013. Disponível em <[https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism\\_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a\\_dez2013.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a_dez2013.pdf)> Acesso em 21 de janeiro de 2018.).

### 1.3.3 - Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios para a Prevenção da Poluição (Código ISM).

Outro Código obrigatório sob a Convenção SOLAS, e o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios para a Prevenção da Poluição (também conhecido como Código de Gestão da Segurança ou apenas *ISM-Code*), também instituído pela IMO, no ano de 1993,<sup>100</sup> na busca de melhoria da segurança do transporte marítimo internacional e redução da poluição por navios, impactando diretamente na forma como os navios são geridos e operados. Além de que, estabelece um padrão internacional para a gestão segura e a operação de navios na implementação de um Sistema de Gestão de Segurança (SMS).

Em 1998, o Código ISM tornou-se obrigatório (conforme estabelecido no Capítulo IX, da SOLAS) e desde então, tendo sido sucessivamente atualizado por várias emendas, a última das quais, realizada em 2008, entrou em vigor em Julho de 2010.

O principal objetivo do Código ISM é a busca pela padronização mundial da indústria marítima na seara da navegação, construção naval, pesca e portos (no âmbito da Convenção SOLAS) e ainda no que se refere ao meio ambiente marinho (no âmbito da MARPOL)<sup>101</sup>.

---

<sup>100</sup> “Vários acidentes graves, que ocorreram durante o final dos anos 1980, foram manifestamente causados por erros humanos, com contribuição de falhas de gestão. O acidente do navio ferry, *MS Herald of Free Enterprise*, que naufragou momentos depois de deixar o porto belga de Zeebrugge, na noite de 6 de Março de 1987, matando 193 passageiros e tripulantes, ficou tristemente conhecido como consequência da “doença do desleixo”. Somente em Outubro de 1989, na sequência dos acontecimentos, a Organização Internacional Marítima (IMO), aprovou uma resolução, com orientações sobre a gestão para a segurança da exploração dos navios e a prevenção da poluição. Pretendia-se com esta resolução, fornecer aos responsáveis pela operação de navios, uma boa estrutura para o desenvolvimento, implementação e avaliação da segurança e gestão da prevenção da poluição, o que se tornaria no ano de 1992, após alguns melhoramentos, o Código Internacional de Gestão para a Segurança da Exploração dos Navios e para a Prevenção da Poluição – *ISM Code*, pela primeira vez no ano de 1992” (SARDINHA, Alavro, MACHADO, Jorge KRUS, Vasco. *ISM-Code - International Safety management Code*. Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – Unidade Curricular Segurança I. Coordenador: Professor João Parente, Lisboa, 2013. Disponível em <[https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism\\_cc3b3digo-de-geste3a3o-da-seguranc3a7a\\_dez2013.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_cc3b3digo-de-geste3a3o-da-seguranc3a7a_dez2013.pdf)> Acesso em 21 de janeiro de 2018.)

<sup>101</sup> Site oficial da Antaq – Agência Nacional de Transporte Aquaviários. Disponível em <http://antaq.gov.br/Portal/pdf/palestras/ApresentacaoIMO.pdf>. Acesso em abril de 2018.



Importante ressaltar no âmbito da presente pesquisa, *que somente no ano de 1997, a IMO adotou uma resolução que define a sua visão, princípios e metas para o elemento humano. Nesta resolução, ficou claramente evidenciado que o elemento humano é uma questão multi-dimensional complexa, que afeta a segurança marítima, a segurança e a proteção do meio ambiente marinho, envolvendo todo o espectro das atividades humanas*<sup>102</sup>.

Ante ao exposto, percebe-se que atualmente, o ISM-Code constitui uma iniciativa mundial para a regularização do sector do transporte marítimo, devendo ser devidamente articulada com outras convenções com forte impacto na segurança marítima, quais sejam: a Convenção SOLAS, MARPOL<sup>103</sup>, o Código - ISPS e o Código de Investigação de Acidentes<sup>104</sup>.

#### **1.3.4. Código de Normas Internacionais e Práticas Recomendadas para uma Investigação de segurança de um acidente marítimo ou de um incidente marítimo (Código de Investigação de Acidente – CIA).**

Assim como os Códigos supramencionados, o Código de Investigação de Acidentes, também é considerado obrigatório sob a convenção SOLAS, foi adotado pela IMO em 1997 com o objetivo de promover uma padronização no referente as investigações dos acidentes e incidentes marítimos.

O Código de investigação de Acidentes, e bem na verdade, é constituído por um conjunto de resoluções que foram reunidas pela IMO. Nesse sentido, merece destaque

---

<sup>102</sup> SARDINHA, Alavro, MACHADO, Jorge KRUS, Vasco. *ISM-Code - International Safety management Code*. Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – Unidade Curricular Segurança I. Coordenador: Professor João Parente, Lisboa, 2013. Disponível em <[https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism\\_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a\\_dez2013.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a_dez2013.pdf)> Acesso em 21 de janeiro de 2018.)

<sup>103</sup> A Convenção Internacional para a Prevenção da Poluição por Navios (Marpol 73/78) é um acordo internacional para prevenir a poluição do mar. Tal Convenção, apesar de relacionada, não foi aprofundada no presente trabalho visto não ser congruente à temática da segurança da navegação marítima.

<sup>104</sup> A esse respeito, o Código de Investigação de Acidentes (CIA) definiu o.

a Resolução A.849(20)<sup>105</sup>, de novembro de 1990, que estabelece as regras norteadoras da investigação dos fatores humanos em um acidente da navegação, bem como a Resolução MSC.255(84)<sup>106</sup> adotada em 16 de Maio de 2008, contendo as disposições gerais do CIA, as normas obrigatórias e as práticas recomendadas em uma investigação de acidente ou incidente marítimo.

O referido Código também faz diversas definições de sujeitos e institutos cruciais quando de uma investigação de um acidente ou incidente marítimo (MSC.255/84 Parte I, Capítulo 2)<sup>107</sup>, dentre os quais se destacam na seara do presente trabalho, própria a definição de acidente marítimo como *um acontecimento ou sequencia de acontecimentos que tenha resultado em qualquer das ocorrências a seguir, diretamente relacionado com as operações de um navio: 1) a morte de uma pessoa, ou ferimentos graves numa pessoa; 2) a perda de uma pessoa de um navio; 3) a perda, suposta perda ou abandono de um navio; 4) um dano material a um navio; 5) o encalhe ou a incapacitação de um navio, ou o envolvimento de um navio numa colisão; 6) um dano material à infraestrutura marítima estranha a um navio, que possa colocar seriamente em perigo a segurança do navio, de um outro navio ou de uma pessoa; ou 7) danos graves ao meio ambiente, ou a possibilidade de danos graves ao meio ambiente, provocados pelos danos causados a um navio ou a navios. Já um acidente marítimo muito grave significa um acidente marítimo envolvendo a perda total do navio ou uma morte, ou danos graves ao meio ambiente*<sup>108</sup>.

Não obstante, um incidente marítimo é definido como *um acontecimento, ou uma sequência de acontecimentos, que não um acidente marítimo, que tenha ocorrido*

---

<sup>105</sup> A referida Resolução em sua versão portuguesa é disponível em <[http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao\\_A849\\_20.pdf](http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao_A849_20.pdf)> Site da Diretoria de Portos e Costas (Portugal).

<sup>106</sup> Versão em português disponível em <[http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ResMSC255%2884%29COD\\_INVESTIGACAOACIDENTES.pdf](http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ResMSC255%2884%29COD_INVESTIGACAOACIDENTES.pdf)> Site oficial da DPC- Diretoria de Portos e Costas de Portugal.

<sup>107</sup> Código de Investigação de Acidentes, versão Portuguesa Disponível em <[http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ResMSC255%2884%29COD\\_INVESTIGACAOACIDENTES.pdf](http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ResMSC255%2884%29COD_INVESTIGACAOACIDENTES.pdf)>.

<sup>108</sup> Conforme se verifica na leitura do Cap. II do presente trabalho, o caso do ocorrido com o cruzeiro Costa Concordia foi considerado, segundo o Código de Investigação de Acidentes-CIA, como um acidente muito grave. (Parte I, Capítulo II. Das definições do Código de Investigação de Acidentes, versão Portuguesa. CIA. Disponível em [http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ResMSC255%2884%29COD\\_INVESTIGACAOACIDENTES.pdf](http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ResMSC255%2884%29COD_INVESTIGACAOACIDENTES.pdf)).

*diretamente em relação à operação de um navio e que tenha colocado em perigo ou, que se não for corrigido, pode colocar em perigo a segurança do navio, dos seus ocupantes, de qualquer pessoa ou o meio ambiente.*<sup>109</sup>

Ante ao exposto, cabe aqui ressaltar uma importante constatação acerca do fator causal,<sup>110</sup> que é o acontecimento que deu causa ao acidente da navegação, pode-se dizer assim, que equivale ao estopim do acidente. Não se pode confundir destarte, fator causal como incidente marítimo, tendo em vista se tratarem de institutos diversos no qual o primeiro é um acontecimento que deu causa a um acidente, enquanto este ultimo, é um acontecimento que poderia ter dado causa a um acidente.

Ademais, em nenhuma hipótese os acidentes assim como os incidentes marítimos nascem de omissões deliberadas, ou seja, com a intenção dolosa de causar danos à segurança de um navio, de uma pessoa ou ao meio ambiente, visto que o conceito de acidente esta relacionado com casos fortuitos e culposos (negligencia, imprudência e imperícia). Assim, conclui-se que, um fator causal doloso não da causa a um acidente nem a um incidente marítimo.

O fator causal quando provoca um dano material, definido como um dano que:  
*.1.1 afete de maneira significativa a integridade estrutural, o desempenho ou as características operacionais da infraestrutura marítima ou de um navio; e .1.2 exija reparos de vulto ou a substituição de um ou mais componentes importantes; ou .2 a destruição da infraestrutura marítima ou do navio*<sup>111</sup>, desencadeia em um acidente marítimo nos parâmetros supradefinidos.

---

<sup>109</sup> As definicoes supratranscritas, alem de titulo esclarecedor, foram utilizadas para justificar as penalidades do Capitulo III do presente trabalho.

<sup>110</sup> CIA-Parte I, Capitulo II, ponto 2.2 *Um fator causal significa ações, omissões, acontecimentos ou condições sem as quais:.1 o acidente marítimo, ou o incidente marítimo, não teria ocorrido; ou .2 as consequências adversas relacionadas com o acidente marítimo, ou com o incidente marítimo, provavelmente não teriam ocorrido, ou não teriam sido tão graves; .3 uma outra ação, omissão, acontecimento ou condição relacionada com um resultado ou com uma consequência mencionada em .1, ou em .2, provavelmente não teria ocorrido.* (Versao portuguesa diponivel em [http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao\\_A849\\_20.pdf](http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao_A849_20.pdf)> Site da Diretoria de Portos e Costas (Portugal).

<sup>111</sup>Ponto 2.16, do Capitulo II do CIA.(Disponivel em<[http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao\\_A849\\_20.pdf](http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao_A849_20.pdf)> Site da Diretoria de Portos e Costas (Portugal).

A própria Convenção, defini outros relevantes institutos quando da ocorrência de um acidente marítimo, como por exemplo, quando aduz que Estado Costeiro<sup>112</sup> significa um Estado em cujo território (incluído os portos<sup>113</sup>, o mar territorial e demais áreas de sua soberania<sup>114</sup>) onde ocorre um acidente ou incidente marítimo. De outra parte, não se pode confundir com Estado (ou Estados) Investigador(es) de Segurança Marítima,<sup>115</sup> que podem ser os Estados das Bandeiras arvoradas pelas embarcações envolvidas<sup>116</sup> ou, os Estados que assumem a responsabilidade pela realização da investigação de segurança marítima (podendo ser o supracitado Estado Costeiro, por exemplo). Por fim, surge ainda a definição de Estado substancialmente interessado, que podem ser novamente o Estado da Bandeira; bem como, o Estado Costeiro envolvido, ou ainda aqueles de alguma forma prejudicados<sup>117</sup>. Importante ressaltar, todavia, que não são somente os Estados podem estar envolvidos em uma investigação de acidente/incidente da navegação, assim, uma organização, ou pessoa que possui interesses significativos, direitos ou expectativas legítimas com relação ao resultado de

---

<sup>112</sup> Definição encontrada no ponto 2.3 do artigo referente as definições na seara da CIA (Disponível em <[http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao\\_A849\\_20.pdf](http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao_A849_20.pdf)> Site da Diretoria de Portos e Costas (Portugal).

<sup>113</sup> Conforme definido na CNUDM: “ARTIGO 11. Portos. Para efeitos de delimitação do mar territorial, as instalações portuárias permanentes mais ao largo da costa que façam parte integrante do sistema portuário são consideradas como fazendo parte da costa. As instalações marítimas situadas ao largo da costa e as ilhas artificiais não são consideradas instalações portuárias permanentes”.

<sup>114</sup> “A soberania de um Estado costeiro se estende além das suas terras e das suas águas interiores, por toda a extensão do seu mar territorial. Essa jurisdição dá ao Estado Costeiro um direito inerente de investigar acidentes marítimos, e incidentes marítimos, relacionados com o seu território. A maioria das Administrações nacionais possui dispositivos legais que tratam da investigação de um acidente marítimo ocorrido dentro de suas águas interiores e do seu mar territorial, independentemente da bandeira do navio” (CIA. Disponível em <[http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao\\_A849\\_20.pdf](http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao_A849_20.pdf)> Site da Diretoria de Portos e Costas (Portugal).

<sup>115</sup> Definição encontrada no ponto 2.14 do artigo referente as definições na seara da CIA (Disponível em <[http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao\\_A849\\_20.pdf](http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao_A849_20.pdf)> Site da Diretoria de Portos e Costas (Portugal).

<sup>116</sup> Além disto, foi exigido que os Estados da bandeira investigassem certos acidentes marítimos, e incidentes marítimos, ocorridos em alto-mar. É feita referência à Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar (UNCLOS) em seu Artigo 94.

<sup>117</sup> O artigo faz referência ainda àqueles Estados Costeiros cujo meio ambiente tenha sido danificado gravemente, ou de maneira significativa, por um acidente marítimo (inclusive o meio ambiente de suas águas e de seus territórios reconhecidos de acordo com o direito internacional); ou em que as consequências de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo, causado ou ameaçado, danifique gravemente aquele Estado ou ilhas artificiais, instalações ou estruturas sobre as quais tenha o direito de exercer jurisdição. (CIA. Disponível em <[http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao\\_A849\\_20.pdf](http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao_A849_20.pdf)> Site da Diretoria de Portos e Costas (Portugal).

uma investigação de segurança marítima também são consideradas como parte interessada.<sup>118</sup>

Uma vez ocorrido o fator causal que provocou um dano material ou grave dano ambiental,<sup>119</sup> uma vez desencadeado o acidente/incidente marítimo e uma vez definidos os envolvidos e eventuais interessados e responsáveis pela investigação, pode-se delimitar o registro de segurança marítima, constituídos como todos os registros coletados para uma investigação de segurança marítima<sup>120</sup> que serão úteis quando da instauração da investigação de segurança marítima<sup>121</sup>, realizado com o propósito de impedir a ocorrência de acidentes e de incidentes marítimos no futuro. A investigação abrange a coleta e a análise de provas, a identificação dos fatores causais e a elaboração das recomendações de segurança que forem necessárias.

Ao final da investigação, se obtém um relatório da investigação de segurança marítima *significa um relatório que contenha: .1 um resumo expondo em linhas gerais os fatos básicos do acidente marítimo, ou do incidente marítimo, e informando se em decorrência daqueles fatos ocorreram quaisquer mortes, ferimentos ou poluição; .2 a identidade do Estado da bandeira, dos armadores, operadores, da companhia identificada no certificado de gerenciamento da segurança e da sociedade classificadora (sujeito a qualquer legislação nacional relativa à privacidade); .3 quando for pertinente, os detalhes relativos às dimensões das máquinas de qualquer navio envolvido, juntamente com uma descrição da tripulação, da rotina de trabalho e outras questões, como o tempo em que trabalham no navio; .4 uma narrativa detalhando as circunstâncias do acidente marítimo, ou do incidente marítimo; .5 uma*

---

<sup>118</sup> Definição encontrada no ponto 2.7 do artigo referente as definições na seara da CIA (Disponível em <[http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao\\_A849\\_20.pdf](http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao_A849_20.pdf)> Site da Diretoria de Portos e Costas (Portugal).

<sup>119</sup> Conforme assim estabelecido no ponto 2.19 do capítulo 2 do Código de Investigação de Acidentes – CIA.

<sup>120</sup> Isto inclui dizer: “(...) 1. Os depoimentos tomados com o propósito de realizar uma investigação de segurança marítima; 2 todas as comunicações entre pessoas, no que diz respeito à operação do navio; 3 todas as informações médicas ou particulares relativas às pessoas envolvidas no acidente marítimo, ou no incidente marítimo; 4 todos os registros relativos à análise das informações ou do material referente às provas adquiridas durante uma investigação de segurança marítima; 5 informações obtidas no registrador de dados da viagem”. (CIA .Parte I, Cap. II, ponto 2.15).

<sup>121</sup> “Uma investigação de segurança marítima significa uma investigação, ou um inquérito, (como for denominado por um Estado) de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo” (CIA .Parte I, Cap. II, ponto 2.11).

*análise e comentários sobre fatores causais, incluindo quaisquer fatores mecânicos, humanos e organizacionais; .6 um exame do que foi apurado na investigação de segurança marítima, inclusive a identificação de questões relacionadas com a segurança, e as conclusões da investigação de segurança marítima; e .7 quando for adequado, recomendações visando impedir a ocorrência de acidentes e de incidentes marítimos no futuro*<sup>122</sup>.

Ante ao exposto, verifica-se que o propósito final de uma investigação de segurança<sup>123</sup> não é determinar responsabilidades ou imputar culpa, mas sim identificar as deficiências de segurança por meio de uma investigação de segurança sistemática de acidentes e incidentes marítimos e em seguida, recomendar ou efetuar a mudança no sistema marítimo para corrigir as referidas deficiências<sup>124</sup>.

### **1.3.5. Políticas da União Europeia na salvaguarda dos mares e oceanos.**

*“Maritime security is understood as a of the global maritime domain, in which international law and national law are enforced, freedom of navigation is guaranteed and citizens, infrastructure, transport, the environment and marine resources are protected”*

Council of Europe (2014), European Union Maritime Security Strategy, 11205/14, Bruxelles, 24 de Julho 2014, p. 3.

Os mares e os oceanos da Europa são uma fonte rica de recursos, de inovação, crescimento e emprego.<sup>125</sup> Afinal, *a Europa possui 70 000 km de orla costeira, que se estendem ao longo de dois oceanos e quatro mares: o oceano Atlântico e o oceano*

---

<sup>122</sup>Ponto 2.12, do Capítulo II do CIA. (Disponível em <[http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao\\_A849\\_20.pdf](http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao_A849_20.pdf)> Site da Diretoria de Portos e Costas (Portugal).

<sup>123</sup> Definição segundo o CIA: 2.11 *Uma investigação de segurança marítima significa uma investigação, ou um inquérito, (como for denominado por um Estado) de um acidente marítimo, ou de um incidente marítimo, realizado com o propósito de impedir a ocorrência de acidentes e de incidentes marítimos no futuro. A investigação abrange a coleta e a análise de provas, a identificação dos fatores causais e a elaboração das recomendações de segurança que forem necessárias*

<sup>124</sup> Resolução A.849 do Código de Investigação de Acidentes (CIA) em sua versão portuguesa e disponível em <[http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao\\_A849\\_20.pdf](http://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/diian/investigacoes/ApendiceResolucao_A849_20.pdf)> Site da Diretoria de Portos e Costas (Portugal).

<sup>125</sup> Progress of the EU's Integrated Maritime Policy – Report from the commission to the European Parliament, the council, the European Economic and social committee and the committee of the Regions. Publications Office of the European Union p 11. Luxembourg: .2012. ISBN 978-92-79-25533-5 DOI:10.2771/44682.

*Ártico, o mar Báltico, o mar do Norte, o Mediterrâneo e o mar Negro. A União Europeia concentra nas regiões marítimas cerca de 40% do seu PIB e 40% da sua população*<sup>126</sup>.

De fato, o potencial de crescimento da economia marítima europeia é enorme, visto que, mais 70% das fronteiras externas da União são marítimas<sup>127</sup>, como também a maior parte do comércio externo e interno da União Europeia é transportada via mar (dos 28 Estados-Membros da UE, 23 são costeiros)<sup>128</sup> sendo o terceiro maior importador e o quinto produtor mundial de pesca e aquicultura do mundo<sup>129</sup>.

Por esses motivos, o âmbito Europeu merece destaque quando se trata de medidas comunitárias de segurança marítima, dado a governança e as oportunidades de cooperação objetivando que esta área permaneça de importância crucial para a estrutura da futura ordem global. Isso explica a atenção dedicada pela UE na busca da segurança marítima no mundo ocidental <sup>130</sup>.

---

<sup>126</sup> Comissão das comunidades europeias. Bruxelas, 10.10.2007. COM(2007) 575 final. Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao conselho, ao comitê econômico e social europeu das regiões. Uma política marítima integrada para a União Europeia.

<sup>127</sup> European Union Maritime Security Strategy – Concil of the European Union. Brussels, 2014 (OR.en) 11205/14.

<sup>128</sup> “Of its 28 Member States, 23 are coastal states and 26 are Flag States” (Comissao Europeia. PoMIE. Rumo a uma abordagem integrada da UE no domínio da segurança marítima mundial. Brussels, 6 March 2014. Disponível em [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-14-224\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-224_en.htm) >

<sup>129</sup> “EU’s interest in maritime security: facts and figures: EU Member States are responsible for the control of a coastline over 90,000 kilometres in length, border two oceans and four seas, in addition to overseas territories and national security installations throughout other oceans. They together have more than 1200 commercial ports; more than 8,100 flagged vessels (over 500 GT); 4300 registered maritime companies; there are 764 big ports and more than 3800 port facilities. There are 80 Registered Security Operators appointed by the MS; 90% of the EU’s external trade and 40% of its internal trade is transported by sea; European ship owners manage 30% of the world’s vessels and 35% of world shipping tonnage - inter alia 55% of container vessels and 35% of tankers, representing 42% of the value of global seaborne trade; More than 400 million passengers pass through EU ports each year; Over 20% of world tonnage is registered under EU Member States flag and over 40 % of world fleet is controlled by EU companies; There are 22 Fisheries partnership agreements (FPAs) with third countries; EU fishing fleet in 2011 - 83 014 vessels with gross tonnage 1 696 175, the European fleet operates world-wide” (Comunicao Europeia. PoMIE. Rumo a uma abordagem integrada da UE no dominio da seguranca maritima mundail. Brussels, 6 March 2014. “Towards an EU integrated approach to global maritime security”. Disponível em <[http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-14-224\\_en.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-14-224_en.htm)>)

<sup>130</sup> (...) “Se o ocidente se solidificar a Índia e China e outros países emergentes terão de se associar ao ocidente de uma forma ou de outra para manterem o seu próprio crescimento”. (PIRES DE LIMA, Bernardo. Portugal e o Atlantico. p. 96. Ed. Fundação Francisco Manuel dos Santos, Lisboa, 2016. ISBN 978-989-8838-31-5).

Diante desse contexto, a UE estabeleceu algumas políticas públicas a fim de valorizar importância da funcionalidade dos mares, reafirmar a dimensão marítima e manter saudável e sustentável os espaços marítimos. A começar pelo estabelecimento da Comunicação designada “Livro Azul – um mar de oportunidades” que definiu uma Política Marítima Integrada (PoMIE)<sup>131</sup> em um plano de ações a fim de reforçar o desenvolvimento sustentável da economia marítima europeia e proteger melhor o meio marinho, facilitando a cooperação de todos os atores marítimos. Desde sua criação em 2007, a PoMIE já está contribuindo com os setores marítimos da economia europeia, no sentido de redução de custos e de riscos, inovação e eficiência na prestação das atividades<sup>132</sup>.

Neste âmbito, a Comissão assumiu compromissos com vista a assegurar a competitividade, segurança e estabilidade do setor, nomeadamente:

- *criar uma estratégia que mitigue os efeitos das alterações climáticas nas regiões costeiras;*
- 11 As regiões ultraperiféricas englobam o conjunto de territórios dos EM que se encontram localizados em zonas do Planeta distantes da Europa. São eles: Guadalupe, Guiana Francesa, Reunião, Martinica, Maiote, São Martinho (França), Açores e Madeira (Portugal) e Ilhas Canárias (Espanha).*
- *orientar a aplicação da legislação ambiental relativa aos portos e propor uma nova política que considere a multiplicidade destes;*
- *apoiar as iniciativas internacionais que pretendem reduzir a poluição atmosférica e as emissões de gases com efeito de estufa causadas pelos navios;*
- *fomentar a educação e qualificação no domínio marítimo, de modo a proporcionar melhores perspetivas de carreira no setor;*
- *criar um espaço marítimo europeu sem barreiras administrativas nem aduaneiras e uma estratégia global para os transportes marítimos para o período 2008-2018, que permita melhorar a eficácia e a competitividade dos transportes marítimos na Europa;*

---

<sup>131</sup> Para maiores informações recomenda-se a consulta da Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu, ao Conselho, ao Comité Económico e Social Europeu das regiões. Uma política marítima integrada para a União Europeia. {COM(2007) 574 final} {SEC(2007) 1278} {SEC(2007) 1279} {SEC(2007) 1280} {SEC(2007) 1283}. Disponível na língua Portuguesa em: <<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/PT/TXT/PDF/?uri=CELEX:52007DC0575&from=EN>>

<sup>132</sup> Para maiores informações consulte o site oficial da UE sobre a PoMIE. Disponível em <[https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy\\_pt](https://ec.europa.eu/maritimeaffairs/policy_pt)> Acesso em agosto 2018.



- incentivar a formação de polos de atividade multissetoriais e a inovação tecnológica na construção naval e energia, para garantir a competitividade econômica sem prejudicar o ambiente;
  - criar medidas que impeçam as devoluções de capturas, a pesca ilegal e as práticas destrutivas.
- A PoMIE consiste numa abordagem dos assuntos do mar, coordenando vários domínios políticos transversais, em que é necessário o recurso a instrumentos transitórias como a construção de uma base de conhecimentos, o ordenamento do espaço marítimo e a gestão integrada da zona costeira e a vigilância marítima integrada. (Progress of the EU's Integrated Maritime Policy, 2012.)

Outros eventos que surgem com o advento da PoMIE são o Fórum Marítimo,<sup>133</sup> facilitando o acesso às informações relacionadas ao mar, como também a comemoração (em 20 de maio) do Dia Marítimo, com a finalidade de sensibilizar o potencial da Europa marítima. Assim, a PoMIE estabelece as melhores condições para o desenvolvimento económico e sustentável conforme previsto no “crescimento azul (Blue Growth)<sup>134</sup>”.

No mesmo sentido, foi estabelecido<sup>135</sup> a Estratégia de Segurança Marítima da União Europeia (EUMSS) que traça as diretrizes coerentes com as supramencionadas políticas da UE, a fim de proporcionar um quadro comum às autoridades competentes nacionais.

Já no que tange ao Mediterrâneo, a UE especificamente criou um plano de ações positivada para uma Política Marítima Integrada que garanta uma melhor governação

---

<sup>133</sup> “The Maritime Forum aims to improve communication amongst EU maritime policy stakeholders. It allows parties interested in the EU maritime policy to communicate on a common platform. They can publish events, documents and follow developments in their areas of interest. Information can be shared amongst a closed community or published openly. Anybody can register to the forum and comment on its content” (Sitio Oficial da Comissão Europeia – Maritime Forum. Disponível em <<https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/en>>)

<sup>134</sup> O crescimento azul constitui-se como o resultado de um conjunto de políticas públicas Europeias que visam alcançar uma economia marítima saudável que ofereça inovação, crescimento e sustentabilidade aos cidadãos europeus. (Progress of the EU's Integrated Maritime Policy. Para maiores aprofundamentos acerca da temática, recomenda-se: “Progress of the EU's Integrated Maritime Policy – Report from the commission to the European Parliament, the council, the European Economic and social committee and the committee of the Regions. Luxembourg: Publications Office of the European Union 2012. ISBN 978-92-79-25533-5 DOI:10.2771/44682.

<sup>135</sup> Em julho de 2014 pelo Conselho da União Europeia,

no Mediterrâneo através da Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu COM(2009) 466 final, que introduz considerações importantes acerca do atual quadro preocupante da região, sobretudo em razão do desenvolvimento constante das atividades humanas e econômicas e no consequente aumento da degradação ambiental. O problema nasce do fato de que parte das águas do Mediterrâneo está fora das áreas sob jurisdição ou soberania dos Estados costeiros. Em consequência, esses Estados não dispõem de poderes prescritivos e de aplicação para uma regulamentação exaustiva das atividades humanas para além dessas zonas. Dai o porque restou mais uma vez a iniciativa da UE de regulamentar e instituir novas políticas.<sup>136</sup>

Na intenção de reunir e coordenar todas as políticas de segurança marítima europeias, bem como de colocá-las na prática, o Regulamento Europeu (CE) n. 1406/2002 do Parlamento Europeu e do Conselho prevê a Agência Europeia de Segurança Marítima (*European Maritime Safety Agency* - EMSA) sediada em Lisboa (Portugal), e a responsável por desenvolver as capacidades de investigação de acidentes dos Estados-Membros e a capacidade de recolher e analisar dados de vítimas a nível da UE. Além disso, de uma maneira geral, administra ferramentas<sup>137</sup> para armazenar e analisar dados de investigação fornecidos pelos Estados Membros.<sup>138</sup>

Ante ao exposto, percebe-se que com o processo de implementação das políticas públicas voltadas ao desenvolvimento e otimização ao acesso e utilização dos mares europeus, a UE está atravessando atualmente uma fase tão complexa como entusiasmante<sup>139</sup>. Ao passo que, com as supracitadas políticas e diretrizes podemos gerenciar nossos mares e oceanos de forma sustentável como condição prévia para o desenvolvimento da economia marítima, na geração de tecnologias avançadas que fortalecem a competitividade a longo prazo da Europa.<sup>140</sup>

---

<sup>136</sup> Para maiores aprofundamentos, recomenda-se a leitura da COM(2009) 466 final. Comunicação da Comissão ao Parlamento Europeu. Para uma política marítima integrada que garanta uma melhor governação no Mediterrâneo.

<sup>137</sup> Como por exemplo, a Secretaria do Quadro de Cooperação Permanente (PCF) dos Organismos de Investigação de Acidentes, a EMCIP, bem como a Plataforma Europeia de Informações sobre Acidentes Marítimos.(site oficial EMSA. Disponível em < <http://www.emsa.europa.eu/>>)

<sup>138</sup> site oficial EMSA. Disponível em < <http://www.emsa.europa.eu/>>

<sup>139</sup> Expressão utilizada por PIRES DE LIMA, Bernardo, em sua obra Portugal e o Atlântico. p.17. Ed. Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2016, Lisboa, Portugal. ISBN 978-989-8838-31-5.

<sup>140</sup> Progress of the EU's Integrated Maritime Policy – Report from the commission to the European Parliament, the council, the European Economic and social committee and the committee of the Regions.

## ***CAPÍTULO II - Acerca da Sinistralidade da Navegação Marítima no Mediterrâneo - Situação Atual***

### **2.1 Noções de *Security* - A Bacia do Mediterrâneo - enquadramento físico.**



Figura 2. “A Bacia do Mediterrâneo” (Fonte: *mar sem fim* <<https://marsemfim.com.br>>).

A bacia do Mediterrâneo é composta por três conexões externas<sup>141</sup> e diversos mares interiores<sup>142</sup>. Destarte, o mar mediterrâneo se divide em outros mares interiores, dentre os quais se destacam: o mar de Alborão, localizado no estreito de Gibraltar, seguido pelo mar das Baleares, que permeia as ilhas Baleares (comunidade autónoma da Espanha), logo após o mar Lígure, o mar da Ligúria, região no noroeste Italiano; descendo a costa Italiana, chegaremos pelo mar Tirreno, se encerrando no estreito da Sicília. Praticamente ao lado oposto da Itália, temos o mar Adriático, que termina ao

---

Publications Office of the European Union. Luxembourg. 2012. ISBN 978-92-79-25533-5  
doi:10.2771/44682.

<sup>141</sup> As conexões externas da bacia do mediterrâneo no contexto geopolítico, são assim denominadas como “*check points*”, pois como o nome já diz, em um sentido de “pontos cruciais” configuram-se como zonas de tensão permanente, seja devido ao estreitamento geográfico de multi culturas e etnias, seja pela interligação física de continentes em diferentes categorias econômicas ou ainda, pela constante disputa de poder entre tais pontos estratégicos, na tentativa de eventual controle de comércio. Tal abordagem é aprofundada no tópico seguinte (1.2.1. Geopolítica e as Zonas de tensão permanente - *The Check Points*).

<sup>142</sup> GUEDES, Armando M. Marques. *O Mediterrâneo e as suas transformações: sub regiões securitárias vistas em termos de uma leitura geopolítica light*. Segurança Marítima.- MDEM, NOVA Direito. Lisboa. 2017. Disponível em <[https://www.academia.edu/34811729/amg\\_9\\_de\\_Outubro\\_de\\_2017\\_MDEM\\_O\\_Mediterraneo\\_e\\_as\\_suas\\_transformacoes\\_Subregioes\\_securitarias\\_vistas\\_a\\_luz\\_de\\_uma\\_leitura\\_geopolitica\\_light.ppt](https://www.academia.edu/34811729/amg_9_de_Outubro_de_2017_MDEM_O_Mediterraneo_e_as_suas_transformacoes_Subregioes_securitarias_vistas_a_luz_de_uma_leitura_geopolitica_light.ppt)> . Acesso em abril de 2018.

sul, entre na província da Sicília, no mar Jônico, seguido pelo mar Egeu que permeia a Grécia e a Turquia, a passar pelo mar de Mármara, que desagua no Negro (pelo estreito de Bósforo) ; ao sul da bacia, temos o Golfo de Sidra, na costa norte da Líbia, finalizando no Golfo da Guiné, no continente Africano.

Neste toada, através de uma descrição precisa e ao mesmo tempo romântica do território mediterrâneo, o autor francês Michel Mollat Du Jordin (*L'Europa e il mare dall'antichità a oggi*. p. 322. 2011) descreve:

*“Na seara de escala geográfica, pode-se dizer que a divisão do mar europeu em setores é particularmente acentuada no Mediterrâneo, onde é evidente a distinção entre duas bacias, resultado da deriva continental. A Sicília e a demais ilhas aos arredores que ocupam as dobradiças são implantadas em uma base profunda apenas a cem metros entre Trapani e Capo Bon, que é até 20 metros perto de Malta. Ao oeste desse limiar, de Gibraltar, começa uma área denominada "Oceano Mediterrâneo, como extensão", o Mar Balear "se estende para a Córsega com uma profundidade de -3,420 metros. "Seabed" liga a Sardenha à Tunísia, delimitando o mar Tirreno, uma invasão de -3,730 metros para as ilhas de Ponza, contendo distâncias muito grandes, de fato com um avião em altitude ao sul da Sardeha é possível ver o Golfo de Cagliari ao mesmo tempo, descobrir a cordilheira da Calábria, já contendo a neve do outono, desenhando uma linha de conexão entre a Europa e a África. (DU JORDIN, Michel Mollat. *L'Europa e il mare dall'antichità a oggi*". p. 21/23. Bari, Italia. 2011).*

É cediço, que o mar Mediterrâneo, considerado o maior mar interior continental do mundo<sup>143</sup>, faz a ligação do continente Europeu ao Africano e também ao oeste da Ásia. Daí a origem dos inúmeros conflitos existentes no local, tendo em vista a diversidade cultura e étnica.<sup>144</sup>

---

<sup>143</sup> O Mar Mediterrâneo é um mar semi-fechado, também denominado mar interior, pois se liga ao oceano por meio de estreitos, que o alimentam. No caso, o Mediterrâneo é “alimentado” pelo Estreito de Gibraltar com águas do oceano Atlântico.

<sup>144</sup> (...) “O Mediterrâneo é, obviamente, um construto, mas é um construto com alguma base natural. A região é o lar histórico da “vitisvinifera” e da “olea europaea”, e a exploração da vinha e das oliveiras parece fornecer tanto unidade quanto distinção. Há uma zona climática unificada e, além disso, uma navegabilidade relativamente fácil: a famosa obsidiana de Melos já estava sendo transportada para o continente no Paleolítico (décimo primeiro milênio a.C.?), assim se acredita; embarcações de casco profundo navegavam do Egito até a costa “levantina” na metade do terceiro

Além da ligação com outros continentes, o mar mediterrâneo possui uma abertura de comunicação com outros mares e oceanos, com o qual através do estreito de Gibraltar liga-se ao oceano Atlântico, também através do canal de Suez, liga-se ao mar vermelho perfazendo o limite entre o Oriente Médio, assim como, pelos estreitos do Bósforo e dos Dardanelos, faz ligação com o mar Negro<sup>145</sup>.

A costa mediterrânica tem mais de 150 milhões de habitantes, e esse número costuma duplicar durante a época turística.<sup>146</sup> Isso porque, o clima mediterrâneo com os ventos quentes oriundos do deserto do Saara, é um dos lugares mais visitados do mundo.

Como é sabido, o Mediterrâneo acusa todos os efeitos negativos resultantes de ser uma bacia semifechada com densidade de tráfego marítimo muito alta, especialmente com o transporte de petróleo, o que o expõe a altos riscos de poluição. Por isso, o Mediterrâneo conta com a maior porcentagem de alcatrão<sup>147</sup> de todos os mares do mundo (*38 mg por metro quadrado, contra o 10 do Mar dos Sargazos e 3,8 do sistema marinho japonês, os seguintes mares mais poluídos*) ainda possui uma triste

---

*milênio, e no segundo milênio tais embarcações começaram a cruzar o mar aberto, onde o marinheiro já não conseguia ver a terra assim aumentando gradativamente as trocas de mercadoria a média distância e, por fim, a longa distância (e é claro, as trocas de influências culturais). A distribuição bastante irregular dos recursos, especialmente metais, encorajou bastante um sistema de troca a longa distância. Bem mais tarde, na era das conquistas árabes, quando, numa olhada superficial, o Mediterrâneo se tornou mais uma fronteira do que uma unidade e novas capitais marítimas se tornaram importantes, pelo menos a base natural permaneceu quase a mesma. (W. V. Harri. *O Mediterrâneo e a História Antiga*. Tradução de Camila Aline Zanon. Revista Mare Nostrum. Estudos sobre o Mediterrâneo Antigo Universidade de São Paulo-USP. vol. 2, n. 2, p. 79. São Paulo. 2011. ISSN: 2177-4218. Disponível em <<https://www.revistas.usp.br/marenostrum/article/view/105775/104482>>. Acesso em janeiro de 2018).*

<sup>145</sup> GUEDES, Armando M. Marques. *O Mediterrâneo e as suas transformações: sub regiões securitárias vistas em termos de uma leitura geopolítica light*. Segurança Marítima.- MDEM, NOVA Direito. Lisboa. 2017. Disponível em <[https://www.academia.edu/34811729/amg\\_9\\_de\\_Outubro\\_de\\_2017\\_MDEM\\_O\\_Mediterr%C3%ADtica\\_light.ppt](https://www.academia.edu/34811729/amg_9_de_Outubro_de_2017_MDEM_O_Mediterr%C3%ADtica_light.ppt)>. Acesso maio de 2018.

<sup>146</sup> Europa. Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu. Para uma Política Marítima Integrada que garanta uma melhor governação no Mediterrâneo - Comentários a Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu - COM(2009) 466 final. Principais Desafios. p 02.

<sup>147</sup> Alcatrão é um resíduo tóxico, composto resultado da destilação do carvão vegetal ou mineral que se compõe em hidrocarbonetos aromáticos. Tem a aparência viscosa e negra como asfalto derretido.

previsão para os próximos anos, calcula-se que cerca de 20 mil toneladas de óleo poderão ser acidentalmente derramados no mar.<sup>148</sup>

Por isso, em razão de sua estrutura de mar semifechado e do intenso tráfico marítimo decorrente de sua posição geoestratégica, o mediterrâneo é um dos locais mais polidos do mundo<sup>149</sup>,

### **2.1.1. Breve histórico - *Mare Nostrum* - a denominação na antiguidade ao dias atuais.**

Na construção histórica da Europa, o Mediterrâneo é manifestado como um fator decisivo<sup>150</sup>, o que muitas vezes esta relacionado ao termo "*Mare Nostrum*", que em latim significa "*nosso mar*". Inicialmente, o referido termo, foi utilizado pelos romanos em razão das grandes dimensões do seu império quando dominou praticamente todas as margens litorâneas da bacia do Mediterrâneo; a expressão está portanto, intimamente relacionada com a expansão do Império Romano, e consequentemente ao início do domínio europeu sobre a região.<sup>151</sup>

---

<sup>148</sup> MUREDDU, Bilardo, *Emergenza marittima e forze armate*. Centro Militar de Estudos Estratégicos, Capítulo III, páginas 41-62. Ob. Cit. MARCO, Fabrizio. *Sicurezza delle navi e prevenzioe dell'inquinamento marino*. Revista de meio ambiente e desenvolvimento, vol. 4, p.277, 1996).

<sup>149</sup> Apesar de não ser abordado profundamente no presente trabalho, a questão da poluição do Mediterrâneo é de extrema relevância tendo em conta as inúmeras Diretivas do Conselho Europeu, na tentativa de despertar na União Europeia o interesse de combate a poluição. Nesse sentido, a Itália mais uma vez toma a fonte das iniciativas tendo ratificado, além da referida Convenção de Montego Bay, também, a Convenção de Londres de 28 de abril de 1989 sobre o resgate de navios. Os dados factuais são simples: número de vítimas marítimas e a poluição dos mares e das costas dos Estados-Membros é preocupante. A este respeito, deve ser implementada uma "política comum em matéria de segurança dos mares", que pode valer-se de uma redução drástica da presença nas águas comunitárias dos navios sem certas normas de segurança, já definidas pelas convenções, pelos códigos e regulamentos internacionais. Explicitamente o que tange ao o transporte marítimo que não garante certas normas de segurança nas águas do Mediterrâneo. O objectivo será alcançado através de um melhor cumprimento da legislação internacional e comunitária neste domínio e da definição de critérios comuns para o controlo dos navios pelos Estados do porto, bem como a harmonização dos procedimentos de inspecção e detenção de navios de acordo com as regras internacionais. (...) *Restringindo-nos apenas o número de petroleiros envolvidos no transporte de produtos petrolíferos, foram, em 1993, 12.337, por 98.718.776 toneladas de tonelagem líquida; sem entrar, então, nas águas do nosso amado Mediterrâneo, para o qual esperamos não ter que representar, para o futuro próximo, a desafortunada denominação de "mare mortum"* (MARCO, Fabrizio. *Sicurezza delle navi e prevenzioe dell'inquinamento marino*. Revista de meio ambiente e desenvolvimento, vol. 4, p.277, Roma.1996).

<sup>150</sup> DU JORDIN, Michel Mollat. *L'Europa e il mare dall'antichità a oggi*. p. 322. Ed. Laterza. Bari, Italia. 2011. ISBN 978-88-420-50004-9.

<sup>151</sup> "Deixando de lado as pretensões anacrônicas do fascismo de Mussolini para reinstalá-lo em nosso século, esse ideal foi recuperado de "Bizansio", a partir de "Giustiniano", entre os despojos do Império Ocidental e mais tarde retomado por Veneza. O "imperial romano da navegação germânica" tomou

O nome Mediterrâneo deriva do latim *mediterraneus*, que significa "no meio da terra" (do italiano “*in mezzo alle terre*”). A região alcança uma área aproximada de 2,5 milhões de km<sup>2</sup>.<sup>152</sup>

Sob uma perspectiva histórica, é evidente o centralismo de conflitos na região, por essa razão que alguns autores<sup>153</sup> levantam um suspeito poder de atração da região enquanto objeto (em parte motivos histórico-geográficos) pelo fato de ter sido o palco de vários dos principais conflitos de poder da história ocidental, diga-se, dos gregos contra os persas, dos cristãos contra os muçulmanos e ainda, dos romanos contra cartagineses<sup>154</sup>.

Não por acaso, que a expressão *Mare Nostrum* faz referencia a legítima máxima atribuída aos romanos, que encontra sua justificativa original na vitória sobre *Cartagine*. A destruição da metrópole púnica levou definitivamente o Mediterrâneo à primeira tomada de tutela da Europa. O poder marítimo de qualquer cidade ou reino da África ou da Ásia foi decaindo, um após o outro, *Cartagine* e Síria tinham sido finalmente derrotadas. No entanto, os romanos, não sendo um povo de navegadores, tiveram que improvisar uma força naval usando ajuda de modelos estrangeiros, e assim, fazer uma espécie de “estágio na arte da navegação”<sup>155</sup>. O exemplo de suas frotas

---

posse por sua vez na época de Frederico II; A “*Capitula*” promulgada por ele em 1239 testemunha no plano marítimo uma vontade legislativa cujo alcance era internacional; descobriu-se um legado dos reis normandos da Sicília; e, por sua vez, as ambições medievais de Carlo d’Angel no século XVIII e o aragonês Alfonso de Magnanimo no século XV não deixam de inspirar esses precedentes.” (DU JORDIN, Michel Mollat. *L’Europa e il mare dall’antichità a oggi*. p. 44/46. Ed. Laterza. Bari, Italia. 2011. ISBN 978-88-420-50004-9.)

<sup>152</sup> Site oficial da Comissão Europeia – Forum Maritimo- Bacia do Mediterraneo. Disponível em <<https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/en/frontpage/101>> Acesso em agosto 2018.

<sup>153</sup> (...) “Mesmo Braudel encontrou dificuldade em resistir ao contingente e, em *The Mediterranean and the Mediterranean World*, contendo inclusive abordagens acerca dos 3 elementos constituintes da história do mediterrâneo: Eventos, Política e população. No qual, inclui um capítulo de cinquenta páginas sobre a Batalha de Lepanto (principalmente sobre diplomacia, provavelmente refletindo a fase inicial de sua pesquisa.” (W. V. Harri. *O Mediterrâneo e a História Antiga*. Tradução de Camila Aline Zanon. Revista Mare Nostrum. Estudos sobre o Mediterraneo Antigo Universidade de São Paulo-USP. vol. 2, n. 2, p. 79. São Paulo. 2011. ISSN: 2177-4218. Disponível em <<https://www.revistas.usp.br/marenostrum/article/view/105775/104482>>. Acesso em janeiro de 2018).

<sup>154</sup> Idem.

<sup>155</sup> (...) “Mas o caso da mobilidade tem de ser discutido e as mudanças que ocorreram precisam ser mensuradas. Imobilidade pode também ser relativa. As mudanças na economia e na navegação mediterrânea entre 400 a.C. e 100 a.C. eram lentas se comparadas àquelas que tiveram lugar nos últimos 300 anos, mas rápidas pelos padrões gerais dos milênios que estamos considerando.” (W. V. Harri. *O Mediterrâneo e a História Antiga*. Tradução de Camila Aline Zanon. Revista Mare Nostrum.

helenísticas de seus aliados serviram como experiência. Afinal, a luta contra o flagelo endêmico da pirataria era uma escola difícil, e nesta ocasião, Pompeu dividiu o Mediterrâneo oriental muito bem arquitetado, colocando a superioridade naval romana a prova. Tal fato resultou no desenvolvimento dos dois aspectos, comercial e militar, do "poder marítimo" romano, baseado, em primeira instância, em uma marinha dividida em frotas regionais e ainda, na organização do transporte comercial, com a consequente facilitação do comércio com a livre circulação de mercadorias e moedas. A tática romana foi bem sucedida na medida que canalizou os produtos asiáticos e africanos à Europa, tornando-se assim, o principal destino desse tráfego<sup>156</sup>.

Além do termo romano histórico, durante os vinte anos sob o comando do déspota Mussolini, na Itália, o termo *Mare Nostrum* também possui cunho de fascismo, buscando a recolocação do suposto domínio Italiano sob o mar mediterrâneo, que decorria muito embora por razões estritamente geográficas (tendo em vista que o país se encontra no centro da bacia do Mediterrâneo). Assim, o termo do *Mare Nostrum*, foi transformado em uma tentativa de modelo do “mar imperial italiano”<sup>157</sup>. Esta operação retórica, nascida na política, foi à época ensinada nas escolas e universidades italianas, visando apoiar explicitamente os objetivos imperialistas fascistas<sup>158</sup>.

Todavia, atualmente, o termo *Mare Nostrum* no âmbito do Mediterraneo obteve outro significado quando foi utilizado pelo Estado Italiano, a designar uma operação da Marinha Italiana destinada a enfrentar a emergência migratória no Estreito da Sicília,

---

Estudos sobre o Mediterraneo Antigo Universidade de São Paulo-USP. vol. 2, n. 2, p. 79. São Paulo. 2011. ISSN: 2177-4218. Disponível em <<https://www.revistas.usp.br/marenostrum/article/view/105775/104482>>. Acesso em janeiro de 2018).

<sup>156</sup> “Com o recupero do poder marítimo no Mediterrâneo pelo império Bizantino, após a reconquista “giustiniana” (contudo somente de modo temporário). A estrutura em *themi* permitiu organizar suas forças navais por setores e se controlar a pirataria. Contudo, não conseguiu impedir o declínio de suas próprias bases de operações, a erosão de suas bases pelos normandos, no sul da Itália e na Sicília, e no trabalho dos árabes no mar Egeu, não conseguiu lidar com a competição das cidades italianas. Veneza foi a grande beneficiária da queda de Constantinopla em 1204, todavia, somente sessenta anos depois. Michele VIII, recuperando a coroa imperial, conseguiu iniciar a última temporada de vitalidade naval do Império Bizantino antes da conquista turca de 1453”. (DU JORDIN, Michel Mollat. *L'Europa e il mare dall'antichità a oggi*. p. 44/46. Ed. Laterza. Bari, Italia. 2011. ISBN 978-88-420-50004-9.)

<sup>157</sup> TRAINA, Alfonso; PLERL, Bruna. *Mare Nostrum' Leggenda e realtà di un possessivo*. Latinitas 2. Pontifica Academia LATINITATIS in Civitate Vaticana MMXIII. Roma.

<sup>158</sup> GRAZZO, Gabriele. *Nostrum Mare*, “Bollettino della Società geografica Italiana” pp. 1222-1228. Roma. 1907.



devido ao aumento dramático dos fluxos migratórios. A Operação iniciada em 2013, terminou<sup>159</sup> em 31 de outubro de 2014<sup>160</sup>.

O caso se deu em decorrência do fato de que, com o advento do Tratado de Lisboa foi adotado pela União Europeia uma política de migração comum, na tentativa de conciliar os aspectos humanitários, como prioritário em relação as necessidades de controlo das fronteiras e prevenção de infrações penais. Em razão disso, num nível estritamente humanitário, a intervenção do conflito em águas mediterrâneas, com a operação *Mare Nostrum*, lançada pela Itália, se deu em resultado da tragédia de Lampedusa, ocorrida em 3 de outubro de 2013, no qual foram contabilizadas 350 mortes. E com o objetivo de lidar com os refugiados oriundos da Líbia, bem como impedir o tráfico de seres humanos e imigração ilegal. A operação Italiana, contou com o contributo de todas as agências governamentais Italianas envolvidas no controle dos

---

<sup>159</sup> “A operação *Mare Nostrum* foi substituída pela operação *Triton*, que possui características muito diferentes. Em primeiro lugar, é uma operação que, apesar de ter lugar em áreas marinhas próximas à costa italiana (com um limite de 30 milhas), é gerida e financiada pela União Europeia, em particular com o envolvimento da Agência Frontex. Em segundo lugar, o objetivo principal desta operação é a vigilância das fronteiras, respeitando, como afirmado pelo Diretor Executivo, os requisitos para a proteção da vida humana no mar. Segue-se que, presumivelmente (e como já demonstrado em parte pelos eventos dos primeiros meses de 2015), o resgate no mar dos migrantes ainda será deixado principalmente para as autoridades italianas. Esta consideração continua válida mesmo após a reunião extraordinária do Conselho Europeu de 23 de abril de 2015, convocada após a tragédia que aconteceu novamente no mar em 18 de abril. De fato, o documento final mostra que o compromisso econômico da União será triplicado e que os membros do Conselho encontraram um acordo para intensificar a luta contra o tráfico de migrantes. Não se dá importância à necessidade de finalmente criar uma operação humanitária extraordinária no Mediterrâneo e nos países de origem e de trânsito. As operações de socorro e assistência, portanto, permanecem funcionais para o contraste e a repressão dos fluxos migratórios irregulares, de acordo com o mandato original da operação *Triton*”. (CATALDI, Giuseppe. *Traffico Dei Migranti nel Mediterraneo - Giurisprudizione e Intervento in alto mare su navi impegnate nel traffico di migranti*. Cass. pen. Sez. I, n. 3345 2014, Milão).

<sup>160</sup> Fonte: Site Oficial da Marinha Italiana. Disponível em <<http://www.marina.difesa.it>> .Acesso em 09 de janeiro de 2018.

migratórios pelo mar <sup>161</sup> e operou simultaneamente com as atividades planejadas da Frontex<sup>162</sup> da União Europeia, e das agências ONU<sup>163</sup>.

Nesse contexto, com os diversos usos da expressão *Mare Nostrum* ao longo da história, podemos extrair uma questão acerca do domínio europeu sobre o Mediterrâneo: Afinal o que estes pontos têm em comum? O que os governantes Italianos queriam dizer quando tomaram o nome de uma operação humanitária fora do cilindro da história? Bem na verdade, o que se busca enfatizar nesse sentido é o reforço domínio Europeu sob o mar mediterraneo.

Em todos esses casos, o importante a ser realçado é que apesar de todos os desequilíbrio e conflitos ocorridos ao longo dos séculos no mediterrâneo, é fator originário desse precedente, o preponderante controle europeu. Fato este, que nos permite afirmar que no cenário atual, a União Europeia é a instituição principal no processo decisório acerca da gestão e conservação da bacia do mediterrâneo, motivo pelo qual a UE tomou frente da Política Marítima Integrada na garantia de uma melhor governação no Mediterrâneo.

---

<sup>161</sup> “Acerca do fenómeno da migração no Mediterrâneo, que se deu por causa da crise econômica e da instabilidade política se espalhar por todo o continente africano, e piorou com o fenómeno conhecido como “primaveras árabes”, ou seja, as saídas de migrantes que procuram melhores oportunidades de vida na Europa são constantes nesses anos. Como é sabido, o direito de todo ser humano de migrar não corresponde, no entanto, a um dever paralelo de aceitação pelo Estado receptor. Daí o fenómeno maciço da migração não autorizada, em relação ao qual podemos fazer uma distinção geral entre migrações forçadas, ou seja, determinada pela necessidade de escapar de perseguições políticas ou eventos contingentes (uma guerra, uma revolução, um desastre ambiental) e migrações por razões econômicas, isto é, simplesmente causado por situações de miséria endêmica e insuportável. O trânsito de migrantes apresenta aspectos do grande drama no Mediterrâneo, uma vez que as migrações por mar, embora constituindo uma percentagem minoritária do fenómeno como um todo, apresentam sérios riscos para a vida humana, devido às modalidades com que o transporte ocorre. Atualmente, está estabelecido que as organizações criminosas transnacionais controlem o acesso a toda a cadeia de movimentos de migrantes, desde sua partida, muitas vezes dos países subsaarianos, passando pelo trânsito no deserto, até a detenção nos centros de “triagem” nas margens do Banco do Sul da doca, através das denominadas embarcações de “mãe”, das quais os migrantes são transferidos em pequenos barcos em ruínas para as costas dos países europeus, até “assistência” quando precisam chegar ao destino final escolhido”(…) (CATALDI, Giuseppe. *Traffico Dei Migranti nel Mediterraneo - Giurisprudizione e Intervento in alto mare su navi impegnate nel traffico di migranti*. Cass. pen. Sez. I, n. 3345. Milão. 2014).

<sup>162</sup> “A Frontex é uma instituição da União Europeia destinada a coordenar o acompanhamento e o controle das fronteiras marítimas, terrestres e aéreas dos países membros da UE, bem como a implementação de acordos de readmissão com países vizinhos sobre migrantes não comunitários rejeitados nas fronteiras”. (Fonte: Site Oficial da Marinha Italiana. Disponível em <<http://www.marina.difesa.it>> .Acesso em 09 de janeiro de 2018).

<sup>163</sup> Fonte: Site Oficial da Marinha Italiana. Disponível em <<http://www.marina.difesa.it>> .Acesso em 09 de janeiro de 2018).

Portanto, pela razão da reincidente prevalência da Europa no domínio do Mediterrâneo, é que atualmente é a União Europeia quem toma a iniciativa de gestão e prevenção das águas mediterrânicas, seja através de acordos regionais, pela ratificação de tratados acerca do aprimoramento da segurança e sua prevenção, ou ainda através da emissão de diretivas ou outros meios de implementação das normas de segurança internacional, ou ainda através do estabelecimento de critérios mínimos para os demais países do mediterrâneo manterem comércio com a Europa. Nesse contexto de liderança europeia é que a Itália toma a frente, seja pela forte ligação histórica com o mediterrâneo, seja pela questão geográfica (visto estar localizada no centro-norte da bacia). Dai o porquê da visão italiana acerca dos acontecimentos no Mediterrâneo no presente trabalho.

### **2.1.2. Geopolítica e as Zonas de tensão permanente - “*The Check Points*” e “*I passaggi marittimi strategici dell Mediterraneo*”.**

O sensível contexto securitário no Mediterrâneo, dá-se pelo fato de sua localidade geoestratégica no globo terrestre e que desde os tempos remotos conta com zonas de tensão, especificamente, por se tratarem de regiões com conexões externas do mar interior com outros continentes, ou outros oceanos<sup>164</sup>. De extrema relevância geopolítica, tais zonas são assim denominadas como “*checo points*”<sup>165</sup>, pois como o nome já diz, em um sentido de “pontos cruciais”, configuram-se como locais de tensão

---

<sup>164</sup> Nesse passo, importante salientar ainda a possibilidade de intervenção dos estados ribeirinhos dos estreitos quando da potencial, ou efetiva ocorrência, de ameaças ao meio marinho, prevista no artigo 233 das Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar. “Artigo. 233. *Garantias relativas aos estreitos utilizados para a navegação internacional. Nenhuma das disposições das seções 5, 6 e 7 afeta o regime jurídico dos estreitos utilizados para a navegação internacional. Contudo, se um navio estrangeiro que não os mencionados na seção 10 cometer uma infração às leis e regulamentos mencionados nas alíneas a) e b) do parágrafo 1º do artigo 42 que cause ou ameace causar danos graves ao meio marinho dos estreitos, os Estados ribeirinhos dos estreitos podem tomar todas as medidas de execução apropriadas e, em tal caso, devem respeitar, mutatis mutandis, as disposições da presente seção*”. (Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar. ONU.)

<sup>165</sup> Termo amplamente utilizado pelo Prof. Dr. Armando Marques Guedes (GUEDES, Armando M. Marques. *O Mediterrâneo e as suas transformações: sub regiões securitárias vistas em termos de uma leitura geopolítica light*. Segurança Marítima.- MDEM, NOVA Direito. Lisboa. 2017. Disponível em <[https://www.academia.edu/34811729/amg\\_9\\_de\\_Outubro\\_de\\_2017\\_MDEM\\_O\\_Mediterraneo\\_e\\_as\\_suas\\_transformacoes\\_Subregioes\\_securitarias\\_vistas\\_a\\_luz\\_de\\_uma\\_leitura\\_geopolitica\\_light.ppt](https://www.academia.edu/34811729/amg_9_de_Outubro_de_2017_MDEM_O_Mediterraneo_e_as_suas_transformacoes_Subregioes_securitarias_vistas_a_luz_de_uma_leitura_geopolitica_light.ppt)>. Acesso em 20 de janeiro de 2018).

permanente, seja devido ao estreitamento geográfico de multiculturas e etnias, seja pela interligação física de continentes em diferentes categorias econômicas ou ainda, pela constante disputa de poder na tentativa de eventual controle das intensas trocas comerciais suscetíveis nas regiões <sup>166</sup>.

Nesse contexto, diante do quadro atual em que 30% do comércio marítimo mundial e um quarto do tráfego marítimo de petróleo passam pelos mais de 450 portos e terminais do Mediterrâneo,<sup>167</sup> nota-se, em um tempo de globalização o estreitamento das barreiras comerciais, culturais e populacionais, e assim, indiretamente o aumento da tensão sociopolítica. Essas áreas consideradas como passagens marítimas estratégicas do Mediterrâneo, pela vulnerabilidade e exclusividade, são economicamente importantes em termos de mobilidade marítima. O volume de uso e o valor estratégico das passagens marítimas certamente estão sujeitos a variações ao longo do tempo. Em geral, muitos deles assumiram um papel importante hoje devido à globalização dos recursos e à interdependência econômica entre as diferentes áreas geográficas, o que se reflete diretamente na sinistralidade da navegação marítima. Daí o porque do enquadramento da temática no presente trabalho.

Atualmente, o esforço de securitização interno e externo sobre a criminalidade marítima nas zonas de tensão permanente *constitui uma espécie de dispositivo de governação que tem interferido nos tradicionais arranjos da espacialidade oceânica e na tradicional divisão de tarefas relativas à segurança marítima, levando a uma interpenetração das suas dimensões interna e externa* (Carvalho de Oliveira, 2013, Lisboa) <sup>168</sup>.

---

<sup>166</sup> LEANZ, Umberto, SICCO, Luigi. *Mediterranean continental shelf: delimitations and regimes: international and legal sources*, Vol. 1, Livro II Università degli studi di Roma, Università di Napoli. Ed. Oceana Publications, Napoles. 1988. ISBN 0379207842.

<sup>167</sup> Europa. Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu. Para uma Política Marítima Integrada que garanta uma melhor governação no Mediterrâneo - Comentários a Comunicação da Comissão ao Conselho e ao Parlamento Europeu - COM(2009) 466 final. Principais Desafios. Pg. 02.

<sup>168</sup> CARVALHO DE OLIVEIRA, Gilberto. *A interface interna-externa da segurança no espaço oceânico o caso da criminalidade marítima*. Revista de Relações Internacionais SciELO Portugal. no.40. Lisboa. 2013. ISSN 1645-9199.

Nessa toada, são (3) três os principais “*check points*” do Mediterrâneo, a começar pelo estreito de Gibraltar <sup>169</sup>, localizado logo na entrada do Mediterrâneo, entre Espanha e Marrocos, é uma separação natural geográfica banhada pelo mar de *Alborão*<sup>170</sup>. O local é de extrema importância configurando-se como a porta de entrada para comércio e consequentemente, do transporte marítimo no Mediterrâneo tendo em vista ser a única brecha de acesso do Mediterrâneo ao oceano Atlântico, por isso, foi a partir do estreito de Gibraltar <sup>171</sup>que as expedições marítimas conseguiram desbravar os mares<sup>172</sup>.

Atualmente, o estreito faz parte das rotas de comércio marítimo mais movimentadas do mundo, contando com cerca de 40 milhas de comprimento e com uma largura de 9 a 24 milhas<sup>173</sup> por isso, tendencialmente aumentam os acidentes da navegação e nesse contexto, no ano de 2008 o Parlamento Europeu lança uma proposta de resolução comum, tendo como estopim o naufrágio do navio *New Flame* e as suas repercussões em Gibraltar. <sup>174</sup>

---

<sup>169</sup> “Situated at latitude 36o07’N and longitude 05o21, Gibraltar juts out steeply from the low-lying Spanish territory to which it is connected by a sandy isthmus, a mile long and half a mile wide. Five miles east, across the Bay of Gibraltar, lies the Spanish port of Algeciras and 20 miles south, across the Strait, is northern Africa. The Mediterranean falls to the East and it is approximately 1,400 miles to Britain, by sea”. (Sitio oficial “Governo de Gibraltar”. Disponível em <<https://www.gibraltar.gov.gi/new/about-gibraltar>> Acesso em 23 de janeiro de 2018).

<sup>170</sup> fatia ocidental do mar Mediterrâneo, que estabelece a ligação do mesmo com o Oceano Atlântico.

<sup>171</sup> Acerca da jurisdição das águas do estreito de Gibraltar, recomenda-se a leitura da obra de Jesús Verdú. Baeza’ “*Las Aguas de Gibraltar, el tratado de Utrecht y el derecho internacional del mar*”.

<sup>172</sup> Após os europeus serem impedidos de se deslocarem até a Ásia Oriental, através do estreito de Bósforo (Turquia) em busca de matérias-primas e especiarias, o que os forçou a desbravar o Atlântico e investir nas navegações marítimas a fim de descobrirem novas rotas para a Índia.

<sup>173</sup> Sitio oficial “Governo de Gibraltar”. Disponível em <<https://www.gibraltar.gov.gi/new/about-gibraltar>> Acesso em 23 de janeiro de 2018.

<sup>174</sup> “Resolução do Parlamento Europeu sobre o naufrágio do “New Flame” e as suas consequências na baía de Algeciras B6-0197/2008. O Parlamento Europeu, – Tendo em conta os artigos 71.º, 8.º e 251.º do Tratado CE, – Tendo em conta as suas anteriores leituras sobre pacotes marítimos e as suas resoluções sobre a segurança marítima, – Tendo em conta o n.º 2 do artigo 103.º do seu Regimento, A. Considerando que o tráfego marítimo no estreito de Gibraltar, onde se situa a baía de Algeciras, é o segundo em termos de congestionamento da União Europeia, sendo utilizado por cerca de 100.000 navios por ano, (...) C. Considerando que, em 2007, a baía de Algeciras registou vários incidentes graves, como o encalhe do “Sierra Nava” e o “Samothraki”, D. Considerando que, em 12 de Agosto de 2007, o cargueiro “New Flame” e o petroleiro “Torm Gertrud” entraram em colisão ao largo do rochedo de Gibraltar, o que provocou o afundamento do primeiro a vários metros de profundidade, ficando apenas visível a parte superior do casco e pondo em perigo a navegação na zona, E. Considerando que desde o incidente, ocorrido há 9 meses, o problema continua por resolver, o que mostra a ausência de uma resposta rápida por parte dos Estados Membros interessados, F. Considerando que não existe entre os portos de Algeciras e Gibraltar, em cujas águas fundeiam ou atracam anualmente cerca de 30.000 navios, qualquer comunicação ou coordenação relativamente à saída e entrada dos navios, G. Considerando que ao largo da costa da baía de Algeciras se registaram significativos incidentes de

Outra região constituída como zona de tensão permanente, é o estreito de Bósforo, sendo o canal que liga o Mar de Mármara (uma extensão do Mar Mediterrâneo) com o Mar Negro, localizado na cidade de Istambul (Turquia), a passagem separa a Europa da Ásia <sup>175</sup> e constitui-se como o ponto de trânsito dos recursos petrolíferos provenientes da região do Mar Cáspio e destinados ao oeste e ao sul da Europa.

O estreito de Bósforo, nos tempos remotos da civilização ocidental era conhecido como “canal de Constantinopla” <sup>176</sup> e sempre possuiu papel importante ao longo da história, sendo centro dos Impérios Turcos-Otomanos e Romano. Por conter um intenso trafico marítimo, principalmente, no tocante ao transporte de petróleo, o local já foi palco de muitos acidentes marítimos, dentre os quais se destacam o abalroamento ocorrido com os petrolíferos “*Le NASSIYA*” e “*SHIP BROKEN*”, no ano de 1994, foi o ensejo para a tomada de medidas preventivas de segurança da navegação no Bósforo, fazendo surgir uma Resolução Europeia , <sup>177</sup>

---

*poluição por hidrocarbonetos, especialmente nas praias de Rinconcillo, Getares e Chinarral, nas quais, em 21 de Dezembro de 2007, se detectou uma mancha de hidrocarbonetos de cerca de 1.000 metros de extensão, H. Considerando que, de acordo com o Tratado de Utrecht, as águas ao largo da costa de Gibraltar se encontram sob soberania e jurisdição espanholas, I. Considerando que a Espanha decidiu que Gibraltar deve assumir a responsabilidade pelo "New Flame" no âmbito da actual cooperação mútua, uma vez que o incidente teve origem no porto de Gibraltar, devido ao facto de o "New Flame" ter partido do porto sem autorização, (...) K. Considerando que, embora se saiba que o "New Flame" tinha a bordo cerca de 700 toneladas de IFO 380, não foi dada resposta aos pedidos de informação sobre a quantidade e o tipo de carga do navio graneleiro, continuando assim a informação a ser ocultada pelo Governo de Gibraltar” (...) (Para a verificação na íntegra, disponível em <<http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?pubRef=/EP//TEXT+MOTION+B620080197+0+DOC+XML+V0/PT>> Acesso em janeiro de 2018).*

<sup>175</sup> FORNARI, Matteo. Il Regime Giuridico degli Stretti utilizzati per la Navigazione Internazionale. pág. 344 e ss. Ed. Giuffrè Editore, Roma. 2010

<sup>176</sup> A. BARATTA. “Bellezze del Bosforo ossia Panorama del meraviglioso canale di Costantinopoli preceduto da un'accurata descrizione dello Stretto dei Dardanelli e del mar di Marmara compilata”. Stab. tipografico. Fontana. Torino, p. 6/18. Acervo Histórico Università di Napoli, Itália. 1841.

<sup>177</sup> “I Parlamento europeo. Bosforo: Incidente marittimo - B3-0442 e 0491/94. Risoluzione sull'incidente marittimo avvenuto il 13 marzo 1994 nello stretto del Bosforo. Il Parlamento europeo, - viste le sue precedenti risoluzioni, l'ultima delle quali in data 21 gennaio 1993 sull'incidente della petroliera “Braer” -vista la propria risoluzione del 16 settembre 1992 sui danni all'ambiente causati dalla fuoriuscita di petrolio dalle navi. A.considerando l'incidente marittimo tra due petroliere cipriote, “Le NASSIYA” e “SHIP BROKEN”, avvenuto il 13 marzo 1994 nello stretto del Bosforo, B.considerando che il bilancio di tale scontro è di 24 morti, 26 feriti e vari dispersi, le gravi ripercussioni sull'ambiente di questo tipo di incidenti in cui tonnellate di greggio vengono riversate in mare, D.ricordando che i due stretti del Bosforo e dei Dardanelli sono costantemente attraversati da navi commerciali, navi da guerra e traghetti che si spostano da un lato all'altro della città di Istanbul, e che in alcuni punti essi hanno una larghezza di appena 700 metri, E.ricordando che negli ultimi trent'anni gli incidenti nel Bosforo, nei quali sono rimaste coinvolte tanto petroliere quanto navi da guerra, hanno

Por fim, o terceiro “*check point*” de relevância para o Mediterrâneo é o Canal de Suez<sup>178</sup>, que se trata de um canal artificial de 190 km de extensão, inaugurado há quase 150 anos, que une os mares Mediterrâneo e Vermelho. Sua importância reside no fato de ser o canal de vazão das rotas comerciais que buscam entrar no mar mediterrâneo e abastecer o sul da Europa<sup>179</sup>.

A dragagem do canal levou quase 10 anos com mão-de-obra egípcia e foi aberto para navegação pela primeira vez no final do ano de 1869. Mesmo após constantes reformas visando aumentar a profundidade do canal, e consequentemente sua capacidade, nos anos de 1967 e 1973, todos os projetos em andamento do gênero tiveram que ser suspensos. por causa da eclosão de uma guerra na região<sup>180</sup>.

O fechamento do canal<sup>181</sup> também obrigou os navios a seguir uma rota alternativa, atravessando o sul da África pelo Cabo da Boa Esperança, como

---

*provocato la morte di più di 120 persone e inquinato il mare con migliaia di tonnellate di petrolio, F.considerando i numerosi incidenti del genere degli ultimi anni, il più recente dei quali è avvenuto tra la Corsica e la Sardegna, G.considerando le norme internazionali dell'OMI (Organizzazione marittima internazionale), la convenzione MARPOL, e le varie risoluzioni del PE in materia, 1.esorta il governo turco e gli Stati confinanti del Mar Nero ad adottare più rigorosi controlli di sicurezza nei confronti dei trasporti di petrolio e di merci pericolose attraverso gli stretti del Bosforo e dei Dardanelli; 2.ricorda le conseguenze ecologiche degli incidenti nel Mar di Marmara, nel Mar Egeo e nel Mar Nero e invita gli Stati confinanti a elaborare, attraverso un coordinamento internazionale, misure che prevengano eventuali incidenti; 3.chiede alla Commissione e al Consiglio di intervenire quanto più rapidamente possibile presso l'OMI, affinché siano adottate misure più severe di controllo del traffico marittimo e applicate in modo rigoroso le norme internazionali in vigore; 4.auspica pertanto un controllo assai rigoroso delle condizioni per la concessione della bandiera; 5.chiede che siano istituite e rafforzate rotte di sicurezza permanenti con pilotaggio obbligatorio o scorta di traffico pericoloso; 6.auspica che la comunicazione della Commissione “Per una politica comune sulla sicurezza marittima” costituisca la base di future convenzioni internazionali in materia; 7.incarica il suo Presidente di trasmettere la presente risoluzione alla Commissione, al Consiglio al governo turco e ai governi degli Stati membri”.*

<sup>178</sup> “The Suez Canal ( In Arabic: Qanat as-Suways ), is an artificial sea-level waterway running north to south across the Isthmus of Suez in Egypt to connect the Mediterranean Sea and the Red Sea. The canal separates the African continent from Asia, and it provides the shortest maritime route between Europe and the lands lying around the Indian and western Pacific oceans. It is one of the world's most heavily used shipping lanes. The Suez Canal is one of the most important waterways in the world. The canal is extensively used by modern ships , as it is the fastest crossing from the Atlantic Ocean to the Indian Ocean . Tolls paid by the vessels represent an important source of income for the Egyptian government”. (Sitio oficial da Autoridade do canal de Suez. Disponível em <<http://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>>. Acesso em 10 de janeiro de 2018).

<sup>179</sup> ALGARDI, Zara Olivia. *Luigi Negrelli L'Europa IlCanal di Suez*. p. 19/42. Ed. Felice Le Monnier. Firenze, Italia, 1989, ISBN 88-00-85624-1.

<sup>180</sup> Conhecida como “crise de Suez” a regao foi palco do conflito britânico, Frances e Isrraelita.

<sup>181</sup> Importante realçar que, assim como o canal, o Oleoduto SUMED, de propriedade Arab Petroleum Pipeline Company/Sumed Company, proejado como rota alternativa aos gigantes navios petrolíferos que

consequência do prolongamento da rota em cerca de 2.700 milhas até os Estados Unidos, um dos maiores consumidores a época tivemos um aumento imediato nos custos de transporte e consequentemente um drástico aumento do valor da gasolina à época.

Contudo, após sua reabertura, o canal de Suez tem sido constantemente aperfeiçoado, para que se reconstitua como um dos principais trajetos comerciais do mundo, ao passo que, atualmente possui capacidade de receber cerca de 99% de todos os métodos utilizados no transporte marítimo mundial após atingir uma profundidade de 72 pés <sup>182</sup>, criando destarte, uma passagem para os navios, sobretudo petrolíferos, que circulam entre a Europa e as Américas e entre os portos localizados no sul da Ásia, na África Oriental e na Oceânia.

Portanto, apesar do Canal de Suez ser efetivamente seguro em termos de *safety*, percebe-se que em termos de *security*, não se pode dizer o mesmo, visto que o canal está localizado em uma área geopolítica turbulenta e instável o tornando vulnerável a ataques terroristas.

### **2.1.3. O Complexo de Segurança Mediterrâneo sob a ótica Italiana - “*Security Complex Del Mediterraneo*”.**

A Itália ocupa a primeira posição na Europa nas importações marítimas com uma robusta frota comercial (11º no mundo) e uma grande frota de pesca (3º na Europa).<sup>183</sup>

---

não conseguiam atravessar o canal devido as grandes dimensões, também teve suas operações suspensas quando da eclosão da guerra. Atualmente, 3 mil milhões de barris de petróleo passam por dia por essas duas infra-estruturas. (Site oficial da Autoridade do Canal de Suez. Disponível em <<http://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>>. Acesso em 12 de fevereiro de 2018.)

<sup>182</sup> Idem.

<sup>183</sup> DI GIORGI, Giuseppe. *Le linee programmatiche della Marina Militare nell'attuale contesto geopolitico*. L Dialoghi diplomatici p. 213, Circolo di Studi Diplomatici, Roma, Italia, 2014.



De outra parte, o Mediterrâneo, é afetado por 19% do tráfego comércio mundial, mas de 30% do comércio marítimo de petróleo e 65% de outros recursos energéticos (incluindo os recursos transportados por gasodutos) passam entre a Itália e o resto da Europa.<sup>184</sup> Destarte, por sua posição geográfica, a Itália é de um ponto estratégico para toda a Europa, por isso, a necessidade de segurança marítima atualmente é tão evidente<sup>185</sup>.

Diante dos fatores supramencionados somados a vocação marítima, a Itália instituiu o “*Security Complex Del Mediterrâneo*”, como modo de afirmação dos interesses nacionais -principalmente de segurança - perante o “*Mare Nostrum*.”

A área do Mediterrâneo, em particular, representa a oportunidade para a Itália desempenhar um papel de liderança em uma União Européia "germanocêntrica" cada vez maior, uma Europa que olha para o leste, em direção ao ex- repúblicas soviéticas, em vez de valorizar as relações com economias em desenvolvimento com vista para o Mediterraneo.

Com isso em mente, nos últimos anos, a UE tentou estabelecer uma cooperação estável com todos os países costeiros do *Mare Nostrum*, diga-se a Parceria Euro-Mediterrânica (PEM), Política Européia de Vizinhança (PEV) e, finalmente, a União para o Mediterrâneo (UpM). Todas essas relações multilaterais tiveram grandes sucessos, principalmente devido à crescente fratura geopolítica e geoeconômica entre os dois lados da bacia: a área do Mediterrâneo se apresenta como cenário de profunda transformação política e social. , seguindo os movimentos de protesto nacionais que surgiram na última primavera árabe que ainda produz seus efeitos hoje. Os efeitos de Domino, diria, determinaram a queda de regimes de dez anos de dez, que, no entanto, estão lutando para ter sucesso em novas abordagens institucionais estáveis ou que podem ser assimiladas ao conceito de democracia ocidental, como no caso óbvio da Líbia e do Egito.

---

<sup>184</sup> DI GIORGI, Giuseppe. *Le linee programmatiche della Marina Militare nell'attuale contesto geopolitico*. L Dialoghi diplomatici p. 213, Circolo di Studi Diplomatici, Roma, Italia, 2014.

<sup>185</sup> CECCORULLI, Michela. *La dimensione marittima dell'Unione Europea nel Mediterraneo allargato. Opportunità, rischi e prospettive*. Rivista Dell Centro Militare di Studi Strategici. p63. Roma. ISBN 978-88-99468-54-5.

Disponível em <<https://www.difesa.it/SMD/CASD/IM/CeMiSS/Pubblicazioni/ricerche/Pagine/Elenco.aspx>>

Além disso, como consequência da nova "Grande Estratégia" americana que prevê um abandono progressivo do papel do gendarme mundial e a saída de cenários já não se considera estratégico para a política de estrelas e listras, como o Mediterrâneo (para então concentrar os esforços e os recursos do lado do Paciente), um vácuo de poder poderia ser criado na área do Mediterrâneo, necessariamente para ser preenchido. Com isso em mente, as novas ambições da França e sua intervenção decisiva na Líbia e no Mali estão em movimento. Mas também outros países ribeirinhos querem desempenhar seu papel. Entre eles, em particular a Turquia, que, tendo iniciado o complicado processo de entrada na União Européia e fortalecido pela parceria histórica com os Estados Unidos, apareceu na maioria das vezes no cenário mediterrâneo, mesmo que atualmente suas ambições sejam Conduzido pela instabilidade do cenário da Síria.

A Itália, por sua posição central, exerceu historicamente um papel importante para a criação de um espaço de diálogo e cooperação nesse contexto. Todavia, atualmente, na busca de uma coexistência sólida das duas margens do Mediterrâneo, é indubitavelmente necessário implementar uma abordagem estratégica de acordo com uma formulação renovada de cooperação entre os países ribeirinhos que insistem no sistema regional crucial. Os interesses estratégicos italianos na área do Mediterrâneo são diversos e variam desde a defesa de contextos nacionais, com ações para combater o tráfico ilícito e controle de usos migratórios, a proteção de interesses econômicos e aquisição de recursos energéticos.

Nesse sentido, atualmente, o "*Security Complex del Meditrraneo*" esta se concentrando mais especificamente no tráfego ilícito e nos intensos fluxos migratórios, que pela posição central que a Itália ocupa na bacia do Mediterrâneo, em seu aspecto negativo, representa um local de desembarque fácil para os fluxos migratórios dirigidos para o continente europeu oriundos da linha norte-africana (através Tunísia e Líbia) ou através da península dos Balcãs.

Ocorre que, a época da mudança política que atingiu a costa do norte da África foi acompanhado, nos países em causa (Egito, Tunísia e Líbia em particular), por uma redução de controle sobre processos e instituições socioeconômicas. Esta "indiferença política" se reflete na migração regional partida da Africa para a Europa.

Além disso, a falta de Directivas Europeias sobre eventuais repartições e o estabelecimento de “quotas” para os migrantes e refugiados, bem como a escassa legislação nacional italiana, está originando a uma confusa situação que evidencia o desorientamento acerca da gestão do fenómeno migratório<sup>186</sup>.

A questão dos fluxos migratórios é particular, vez que refletida diretamente na *securtity*, ao passo que a situação favorece o aumento de redes terroristas internacionais. Por isso, a Itália toma a frente do “security complex del Mediterraneo” na busca de estabilizar todas as ameaças que vem sofrendo.<sup>187</sup>

## **2.2. Noções de *Safety* - Das principais causas de acidentes da navegação no Mediterrâneo.**

A segurança da navegação marítima em sua vertente “*safety*” possui inegável relevância nos temas atuais quando o Transporte Marítimo assume um lugar de progressivo destaque mundial, na movimentação de mercadorias e de pessoas.

Efetivamente, o que mais conta para o resultado final, em matéria de segurança e prevenção da poluição, são as atitudes, o compromisso, a competência e a motivação dos indivíduos e das equipas, em todos os níveis, assumindo um papel preventivo conforme determina a cultura de segurança<sup>188</sup>. Porém apesar da diminuição na quantidade de acidentes ocorridos nos últimos anos em terras europeias, os números de acidentes registrados ainda são consideráveis.

---

<sup>186</sup> Para maiores aprofundamentos acerca do tema, recomenda-se a leitura dos artigos: PISA, Paolo. “*Repressione Dell’immigrazione irregolare e direttiva Europea sui rimpatri*” Dir. Pen e Processo. vol. 4. Ed. 393. 2011. Disponível em <<http://www.rassegnapenitenziaria.it>>, bem como, CATALDI, Giuseppe. *Traffico Dei Migranti nel Mediterraneo - Giurisprudizione e Intervento in alto mare su navi impegnate nel traffico di migranti*. Cass. pen. Sez. I, n. 3345 2014, Milão.

<sup>187</sup> Diretiva 2008/115/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2008, recante norme e procedure comuni applicabili negli Stati membri al rimpatrio di cittadini di paesi terzi il cui soggiorno è irregolare, GU L 348 del 24.12.2008, pp. 98–107.

<sup>188</sup> SARDINHA, Alavro, MACHADO, Jorge KRUS, Vasco. *ISM-Code - International Safety management Code*. Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – Unidade Curricular Segurança I. Coordenador: Professor João Parente, Lisboa, 2013. Disponível em <[https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism\\_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a\\_dez2013.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a_dez2013.pdf)> Acesso em 21 de janeiro de 2018.

Da figura 3 abaixo, temos um panorama da quantidade dos acidentes marítimos ocorridos na região do mediterrâneo nos últimos anos:

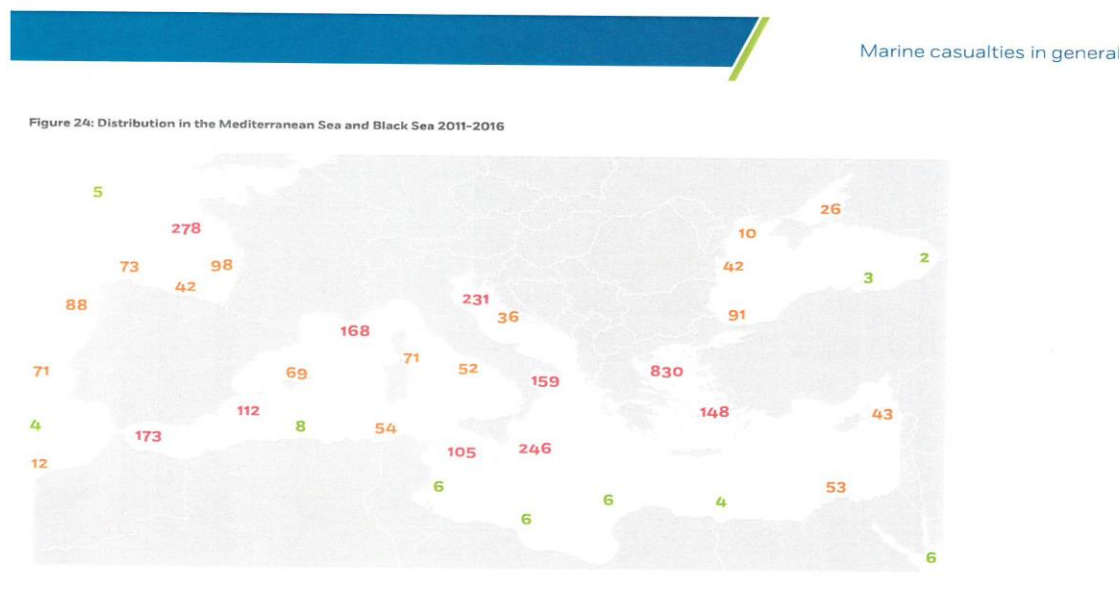


Figura 3. Marine Casualties in general – Distribution in the Mediterranean Sea and Black Sea -2011-2016. Fonte: Annual Overview of Marine Casualties and Incidents. 2017- EMSA.

Ocorre que, dos supracitados acidentes ocorridos no Mediterraneo o elemento humano, continua sendo a maior causa. Para se ter uma ideia, somente no ano de 2010, a indústria de Transporte Marítimo Global perdia dois navios por dia, tendo o comportamento humano sido a principal razão.<sup>189</sup>

<sup>189</sup> “Em 1997, um P&I Club (Protection & Indemnity) informou que o erro humano dominou as causas subjacentes das principais reclamações, tendo sido responsável por 58% das mesmas, um número que não mudou em dez anos. No mesmo período, a outra causa principal – falha do navio – diminuiu 67%; De 2000 a 2005, por dia em média, 18 navios colidiram, encalharam, afundaram, incendiaram-se ou explodiram. Incrivelmente, dois navios afundaram todos os dias; No período de 15 anos até 2008, a International Union of Marine Insurance (IUMI), relatou que a média do número de incidentes envolvendo a perda grave ou total de navios, com arqueação bruta superior a 500 GT, tinha vindo a aumentar. 60% dos mesmos tiveram origem em erro humano; O custo de aquisição de um navio novo pode representar um investimento de US\$ 50 milhões para um navio de carga geral e US\$ 250 milhões para um navio- tanque de GNL totalmente equipado. Em 2009, os custos de renovação para o Grupo Internacional de P&I Clubs aumentaram em média 16,5%; Em 2008, 135 embarcações de arqueação bruta igual ou superior a 100 GT foram perdidas – quase três por semana – o que representa quase meio milhão de toneladas (GT). Destas perdas, 41 foram classificadas como desastres marítimos. Estes 41 desastres marítimos – quase um por semana – incluíram cinco navios de carga e 32 navios de passageiros; Sob a ótica da safety, foi instituído, no ano de 2009 o chamado Pacote Erika III, uniformizando as disposições em vigor, e tornando mais eficaz a adição de novas regras que integram e atualizam as existentes. por outro lado, devido a excessiva e à complexidade da legislação nele contida, é necessário determinado esforço para sua aplicação prática. Entre as questões fundamentais que o referido pacote propõe disciplinar é a prevenção de acidentes marítimos e danos relacionados às

Destarte, de acordo com as estatísticas, o "erro humano" abrange uma porcentagem de cerca de 80% do total entre as possíveis causas que contribuem para acidentes marítimos.<sup>190</sup>

No Mediterrâneo a situação não é diferente, conforme demonstra a figura 4 abaixo, nos últimos anos, e visível qual é a principal causa dos acidentes marítimos:

### 2.5.1 ACCIDENTAL EVENTS

Figure 25: Distribution of accidental events

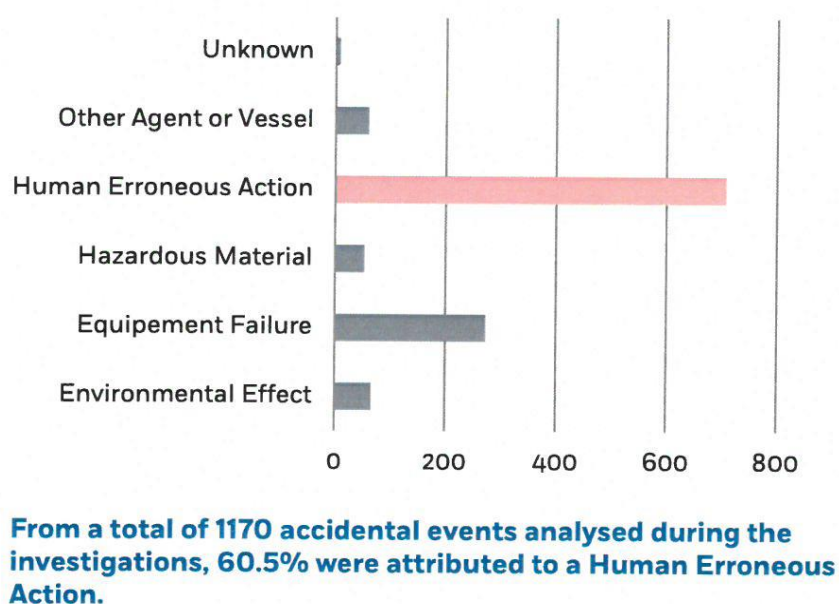


Figura 4. “Accidental events and contributing factors”. Fonte: Fonte: *Annual Overview of Marine Casualties and Incidents. 2017- EMSA*.

Conforme se verifica diante do grafico acima, os acidentes da navegacao mais frequentes, de acordo com a Agencia de Seguranca maritima (EMSA) sao respectivamente: Em primeiro lugar, o erro humano, seguido de falhas no equipamento,

peçoas, propriedades e meio ambiente, buscando, sempre que possível, a eliminação desse risco, intervindo em mais frentes, incluindo o treinamento da tripulação e as condições de vida e de trabalho a bordo dos navios. Em 2008, cerca de 150 pessoas perderam a vida em navios de carga geral, número que pouco mudou nos seis anos anteriores. Fontes: Swiss Re (2009), Lloyds Register (2008) e Bailey (2007) SARDINHA, Alavro, MACHADO, Jorge KRUS, Vasco. *ISM-Code - International Safety management Code*. Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – Unidade Curricular Segurança I. Coordenador: Professor João Parente, Lisboa, 2013. Disponível em <[https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism\\_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a\\_dez2013.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a_dez2013.pdf)> Acesso em 21 de janeiro de 2018.)

<sup>190</sup> Idem.

as causalidades ambientais e a culpa de terceiros ocupam posicao semelhante, em seguida temos a lida com materiais perigosos ocupando a quinta posicao e ao fim, causas de origem desconhecidas.

Por fim, diante da ocorrência de tantos acidentes marítimos provocados por erro humano, não obstante o caso do cruzeiro Costa Concordia, desencadeou uma revisão do posicionamento assumido pela União Europeia, com relação a legislação internacional no sentido de aprimoramento das medidas preventivas, bem como sua afirmação enquanto instituição essencial para o desenvolvimento do direito marítimo.

### **2.2.1. A medida comunitária de prevenção dos sinistros marítimos provocados por erro humano.**

Em 12 de Dezembro de 1999, o petroleiro ERIKA, um navio de casco simples e 25 anos de idade, de pavilhão maltês, parte-se em dois, poluindo cerca de 400 quilómetros de costa do litoral francês. O Acidente resultou em uma das maiores catástrofes ambientais da atualidade.

Logo após a notícia do acidente, a Comissão Europeia preparou, num tempo recorde, medidas tendentes a reforçar, de forma sensível, a segurança marítima ao largo das costas da UE. Três meses mais tarde, em 21 de março de 2000, a Comissão adoptava uma primeira série de propostas, conhecidas por pacote ERIKA I, rapidamente seguidas, em dezembro de 2000, por um segundo conjunto de medidas, o pacote ERIKA II.

O pacote ERIKA I constitui uma resposta urgente a algumas das lacunas detectadas na sequência do acidente ERIKA: reforça as inspeções nos portos e a fiscalização da atividade das sociedades de classificação e acelera o calendário de eliminação dos petroleiros de casco simples. Já o ERIKA II, prevê a instituição de um fundo comunitário para indemnização das vítimas de marés negras, até mil milhões de euros, reforço do acompanhamento do tráfego nas águas europeias e criação de uma agência europeia para a segurança marítima (EMSA).

Por conseguinte, apos os Pacotes ERIKAI e II serem bem-sucedidos, foi criado o ERIKA III, com ênfase num elemento crucial e decisivo na gestão do aspecto de segurança no mar: o fator humano.<sup>191</sup>

Nesta capacidade, levou o legislador a investigar um quadro regulatório mais específico com referência a um elemento específico, como o humano, que, conforme se verificou tem uma influência muito forte na segurança da navegação, sendo a principal causa de acidentes.

No passado, o erro humano era mais identificado como o erro do comandante”<sup>192</sup>. Contudo, atualmente se faz uma abordagem mais geral, levando em consideração todos os atores envolvidos, como um *elemento de interconexão entre "homem-máquina-ambiente. De fato, baseia-se na relação entre homem e navio como máquina, homem e tecnologia e homem e meio ambiente.*<sup>193</sup> Mesmo que seja inevitável considerar o comandante como uma figura central na gestão do navio durante a navegação.

Nesse sentido, o legislador comunitário, referente às disposições a nível internacional, interveio essencialmente em duas direções, impondo requisitos mínimos para a formação dos marítimos e regulando as horas de trabalho. A fim de garantir um nível adequado de segurança a bordo dos navios e garantir que o grau de preparação profissional da tripulação seja aplicado de maneira uniforme<sup>194</sup>.

---

<sup>191</sup> Cfr. Varotsi, Maritime safety, cit., 70 s.

<sup>192</sup> PELLEGRINO, Francesco. *I nuovi orizzonti della sicurezza marittima*. Rivista Diritto del Mare- in Studi - in onore di Francesco Berlingieri, vol. II, numero speciale. pag.783. Genova. 2012.

<sup>193</sup> BRIGNARDELLO, Leali. *La normativa comunitaria in materia di safety nella navigazione marittima*, in *Sicurezza, navigazione e trasporto*. p 185 ss. ed. Rosafio, Milano, 2008.

<sup>194</sup> “Antes de examinar as medidas adoptadas a nível comunitário, é feita uma breve referência às principais medidas regulamentares internacionais nesta área. Em particular, existem duas organizações internacionais que lidaram com a questão da disciplina de treinamento do pessoal a bordo: Organização Internacional do Trabalho (OIT) e Organização Marítima Internacional (OMI). O primeiro interveio através de uma série de convenções e recomendações, entre as quais as convenções da OIT n. 145 de 25 de outubro de 1976 8 e n. 147 de 29 de Outubro de 1976 e o relativo Protocolo de 1996 9, que estabelece os princípios gerais relativos a todos os aspectos do emprego dos marítimos. Especificamente, a Convenção da OIT n. 145, sobre a continuidade do emprego dos marítimos, prevê a obrigação de aplicar aos marítimos regras adequadas em matéria de segurança, higiene, bem-estar e formação profissional dos trabalhadores (artigo 6º), bem como confiar aos Estados Contratantes a a tarefa de assegurar um emprego contínuo e regular para os marítimos qualificados e, ao mesmo tempo, garantir aos armadores uma força de trabalho estável e competente (artigo 2º). A Convenção da OIT n. 147 sobre os padrões mínimos de navios mercantes trata essencialmente do problema dos navios de qualidade inferior, fornecendo um sistema de verificação e controle do cumprimento de normas mínimas no campo da segurança social e do trabalho em navios mercantes, independentemente do local de registro do navio,

Ante ao exposto, verifica-se que a União Europeia dispõe de um dos melhores arsenais legislativos do mundo no domínio da segurança marítima.

### **2.2.2. Dos princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no sector do transporte marítimo. *Comentários a Diretiva 2009/18/CE do Parlamento Europeu e do Conselho.***

Uma das mais relevantes novidades legislativas em matéria de segurança marítima é a Diretiva 2009/18/CE que faz parte do pacote ERIKA III, sendo recepcionada em Itália através do Decreto Legislativo de 6 de setembro de 2011, n. 165, que por sua vez modifica o Decreto Legislativo 196/2005<sup>195</sup>.

A Diretiva tem como meta garantir um elevado nível de segurança no transporte marítimo e reduzir o número de acidentes em seus mares e estabelece os princípios fundamentais que regem a investigação de acidentes no setor do transporte marítimo, tendo em vista que a realização uniforme de uma investigação técnica dos acidentes da navegação, padroniza o procedimento a ser tomando quando da ocorrência de algum acidente marítimo em mares europeus ou dos navios que arvoem bandeira dos Estados-Membros.<sup>196</sup>

O procedimento de investigação de acidentes da navegação na Europa tem como fundamento a CNUDM<sup>197</sup>, sendo baseada nas regras internacionais estabelecidas na Convenção SOLAS, bem como no Código de Investigação de Acidentes-CIA e desenvolve as investigações em colaboração com a EMSA<sup>198</sup>. Tais procedimentos de investigação devem ser instaurados o mais rápido possível após a ocorrência do

---

*concedendo a cada um O Estado Contratante é a autoridade para inspecionar um navio que chega ao seu porto e verificar a conformidade das condições de vida, trabalho e segurança a bordo previstos na mesma Convenção. Em vista dos poderes de controle dos estados costeiros, o papel importante assumido pelos Estados do pavilhão que têm o poder não pode ser ignorado” (BRIGNARDELLO, Leali. La normativa comunitaria in materia di safety nella navigazione marittima, in Sicurezza, navigazione e trasporto. p 185 ss. ed. Rosafio, Milano, 2008).*

<sup>195</sup> COPPOLA, SIMONA. “Indagini sui sinistri maritime in Italia” Diritto e Trasporti – Speciale Costa Concordia. Pag. 19. (Disponível em [www.dirittoetrasporti.it](http://www.dirittoetrasporti.it)).

<sup>196</sup> Conforme previsto no art. 2 /Diretiva 2009/18/CE.

<sup>197</sup> Sobretudo, o artigo 94 que define os deveres do estado da bandeira.

<sup>198</sup> Temáticas exhaustivamente abordadas no Cap.I do presente trabalho.



acidente ou incidente marítimo, ou dentro do prazo de dois meses após a sua ocorrência<sup>199</sup>.

Importante realçar, todavia, que, a referida investigação não tem como objetivo apontar os culpados pelo acidente, mas sim, de apurar as possíveis causas do acidente, de maneira independente<sup>200</sup> e propor medidas corretivas a fim de reduzir o risco de acidentes marítimos futuros e reforçar a segurança marítima<sup>201</sup>.

Compete a cada Estado-Membro definir uma autoridade competente de carácter permanente e imparcial, dotado das competências necessárias nas matérias relacionadas com acidentes e incidentes marítimos a investigar os acidentes marítimos no âmbito da presente diretiva (art.8), que terá liberdade de acesso a quaisquer eventuais elementos de prova. A investigação se inicia a com notificação dos interessados (art. 6) em um quadro de cooperação (art. 10), para que ao final, seja publicado um relatório (art.14), nos 12 meses seguintes à data do acidente (art. 14, parágrafo 2). Os registros da investigação são confidenciais, exceto se a própria autoridade determinar que existe um interesse público superior na sua divulgação (art. 9)<sup>202</sup>.

No Relatório são previstas as Sanções (art. 22), em que os Estados-Membros devem estabelecer o regime de sanções aplicáveis em caso de infração às disposições nacionais e tomar as medidas necessárias para garantir a sua aplicação.

Um dos casos mais alarmantes em matéria de investigação de acidentes da navegação marítima, ocorreu em 2012, com o caso do cruzeiro Costa Concordia. A repercussão na Itália foi tao grande, que a população acompanhou cada detalhe da investigação.

---

<sup>199</sup> Conforme art. 5, paragrafo 5 /Diretiva 2009/18/CE.

<sup>200</sup> Conforme art. 4, “a”/ /Diretiva 2009/18/CE.

<sup>201</sup> Conforme as condieracoes da Diretiva 2009/18/CE, bem como seu artigo primeiro.

<sup>202</sup> A hipotes ocorreu com o caso do acidente com o cruzeiro Costa Conrdia em que foi tornado publico diante da grande repercusao e consequente intersse publico da populacao italiana.

### ***Capítulo III - O caso do cruzeiro “Costa Concordia” - O mais recente grave acidente da navegação ocorrido na bacia do Mediterrâneo.***

O Mega Cruzeiro Costa Concordia foi um navio de passageiros da companhia de navegação italiana, *Costa Crociere*, que em 13 de janeiro de 2012, foi cenário de um dos maiores naufrágios da atualidade, ocorrido na Isola de Giglio, região de Nápoles, Itália.

A Itália, como membro da UE, se submete aos princípios e normas estabelecidas nas Convenções Internacionais em matéria de segurança marítima, como o SOLAS, a CIA, ISM-Code, ISPS etc, que foram exaustivamente explicadas no presente trabalho, assim como, às Autoridades Internacionais, diga-se acerca, sobretudo da IMO, bem como de todas as Diretivas e Regulamentos no âmbito comunitário, além, obviamente do estabelecimento de regulação interna acerca do uso do seu mar territorial, através do seu Código da Navegação.

Nesse sentido, quando da ocorrência do acidente com o cruzeiro Costa Concordia, coube a Itália realizar a investigação (conforme previsto no art. 5 e 7 /Diretiva 18/2009 UE), tendo em vista a ocorrência do acidente marítimo, classificado como muito grave<sup>203</sup> se deu em suas águas territoriais, além disso, o navio arvorava a bandeira italiana e como se não bastasse, a Itália teve interesse legítimo na investigação do acidente, visto o caso envolver diretamente uma de suas maiores e mais tradicionais empresas, a *Costa Crociere*. Por isso, importante se faz o estudo mais aprofundado dos acidentes marítimos no âmbito italiano.

---

<sup>203</sup> Vide Classificação do Código de Investigação de Acidentes-CIA, Cap.I.

### 3.1. Investigação dos sinistros marítimos em Itália.

Dotada de uma avançada infraestrutura, a Itália se destaca com 156 portos, 98 aeroportos uma rede ferroviária 24.299 km, uma rede de estradas com 837.493 km e autoestradas com 6.757 km.<sup>204</sup> Assim, o país ganha destaque em termos de segurança marítima, que através do “*Security Complex del Mediterraneo*” objetiva a integração da disciplinas comunitárias, na tentativa de criar um verdadeiro "sistema de informação europeu no campo da segurança naval" com o consequente aumento do nível médio das frotas mercantes, sejam navios registados em países europeus, ou navios estrangeiros, mas que navegam nas águas comunitárias.<sup>205</sup>

Outro exemplo que coloca a Itália como destaque nos interesses marítimos e o fato de que o país constitui o primeiro exemplo de direito interno uniforme marítimo originário de uma convenção internacional quando ratificou a Convenção de Bruxelas de 23 de setembro de 1910, como lei italiana 12 de junho de 1913, através do Decreto Lei nº 606.<sup>206</sup>

Alem disso, o país sempre se posicionou pró-ativa nas questões de “safety” marítima, visto que foi um dos primeiros países<sup>207</sup> a ratificar a primeira versão da Convenção SOLAS em 1914.

Ante ao exposto, a Itália possui dispositivos legais e materiais que tratam da investigação de um acidente marítimo ocorrido dentro de suas águas interiores e do seu mar territorial, independentemente da bandeira do navio<sup>208</sup> dentre os quais se destacam o Código da Navegação Italiana, aprofundado no tópico seguinte.

---

<sup>204</sup> Ministérios dos Transportes. Italia. Disponível em <<https://www.istnav.org/i-trasporti>>

<sup>205</sup> MARCO, Fabrizio. *Sicurezza delle navi e prevenzione dell'inquinamento marino*. Revista de meio ambiente e desenvolvimento, vol. 4, p.277, 1996).

<sup>206</sup> CARBONE, Sergio, CELLE, Pierangelo, DE GONZALO, Marco lopez. *Il Diritto Marittimo - Attraverso o casi e le clausole contrattuali*. p.419. 5ª edição. Ed. G. Giampichelli. Torino, Italia. 2015. ISBN/EAN 978-88-348-6060-1.

<sup>207</sup> A referida convenção foi assinada pelos seguintes países, além da Itália: reino Unido, Canadá, Austrália, Nova Zelândia, Estados Unidos, Áustria, Bélgica, Dinamarca, França, Alemanha, Holanda, Noruega, Rússia, Espanha e Suécia.

<sup>208</sup> Considerando o princípio da jurisdição do Estado Costeiro de investigar acidentes marítimos, e incidentes marítimos, relacionados com o seu território, visto que sua soberania se estende além das suas terras e das suas águas interiores, por toda a extensão do seu mar territorial (Conforme disposto na

### 3.1.1. Análise do Código da Navegação Italiana sob a ótica da segurança.

O Código da navegação italiano promulgado em 1942, teve sua mais recente reforma com o Decreto Legislativo nº 229, de 3 de novembro de 2017, que entrou em vigor em 13 de fevereiro de 2018 e certamente constitui um corpo normativo de direito interno mais amplo, já que contém uma articulada disciplina de numerosos institutos típicos do Direito Marítimo internacional, bem como acerca da navegação interna do país<sup>209</sup>.

Apesar de configurar-se como lei ordinária,<sup>210</sup> o Código da Navegação Italiana pode ser considerado como norma especializada por excelência, uma vez que se destina a regulamentar específicos setores, além da navegação marítima interna e aérea. Contudo, reconhece a autonomia dos referidos setores. A esse respeito o Código assume uma validação primária no que diz respeito as demais normas de caráter general, tendo de direito público existente no ordenamento italiano, como de direito privado, além de abranger norma de direito administrativo, penal, processual até internacional, desde que referentes ao tráfico marítimo.<sup>211</sup>

Quanto ao conteúdo concernente a parte marítima, o código se desenvolve em quatro partes (denominadas “livros”) sendo o primeiro livro acerca do ordenamento administrativo da navegação, aduz sobre matérias referentes a fiscalização e dos serviços portuários, acerca das registrarão da embarcações, sobre o regime de partida e chegada das embarcações no portas italianos. Já no segundo libro que trata sobre os armadores e proprietários de embarcações, abordando tanto sujeitos de direito como por exemplo estaleiros, armadores, como a figura do comandante e da tripulação. Na terceira parte são disciplinados diversos aspetos legais da gestão do navio, elencando temas sobre o contrato de utilização da nave, das avarias marítimas, seguro marítimo,

---

CNDUM bem como no Codigo de Investigacao de Acidentes-CIA, atraves da RESOLUÇÃO MSC.255(84).

<sup>209</sup> BOI, M. GIORGIA, Principi e tendenze nel Diritto Marittimo. Ed. G Giappichelli, p. 2. Torino, Italia, 2016, ISBN/EAN 978-88-921-0178-4.

<sup>210</sup> A lei ordinaria para o ordenamento jurídico italiano é hierarquicamente inferior a lei especial. (BOI, M. GIORGIA, Principi e tendenze nel Diritto Marittimo. Ed. G Giappichelli, p. 2. Torino, Italia, 2016, ISBN/EAN 978-88-921-0178-4).

<sup>211</sup> Idem.

bem como o salvamento e o recupero marítimo. Enquanto na ultima parte (Livro Quarto) contém varias disposições processuais, entre as quais se destacam a liquidação da avaria marítima, o procedimento de limitação de responsabilidade do armador, assim como execução forçada e medidas cautelares.

Particularmente, o código assume relevância no setor marítimo, encontrando aplicação em uma serie de relações que nascem e se desenvolvem no âmbito do território italiano, como também nas situações suscetíveis de embarcações italianas. Por isso, quando da ocorrência de um conflito de aplicabilidade de normas relacionadas, dá-se prioridade a código da navegação,<sup>212</sup> apesar de também ser permitido o uso de outras normativas e regulamentos (como por exemplo o Código Civil) de forma analógica visando o “ampliamiento normativo”<sup>213</sup> considerado necessário para acompanhar o surgimento de novas tecnologias e inovações no desenvolvimento do setor.<sup>214</sup>

Uma importante definição reside no artigo 136, que traz a definição de “*nave*” para o Código da Navegação Italiana, e qualquer construção destinada ao transporte aquático, em qualquer finalidade, de reboque, de pesca, desporto ou outra destinação.<sup>215</sup> A tradução do presente instituto seria equivalente a “embarcação”.

Nessa toada, uma outra definição do Código da Navegação Italiana que e muito útil para a presente pesquisa, esta presente no 295 que define “comandante do navio (*“Dell comandante della nave”*)” deste modo estabelece que: “*E do comandante do navio, de modo exclusivo, o comando da manobra e da navegação. O comandante*

---

<sup>212</sup> Idem.

<sup>213</sup> Terminologia utilizada na obra de GIORGIA BOI, M, Principi e tendenze nel Diritto Marittimo. P. 4, 2016, em que aduz: (...) *Tale ampiamente normativo trova una duplice spiegazione nel fatto che innanzitutto non si poteva “cristallizzare” la disciplina legale riguardante lo shopping senza possibilità di aggiornare le norme condicistiche una volta divenute obsolete od inadeguate.*”

<sup>214</sup> Previsão no artigo primeiro do Código da Navegação Italiana, a seguir disposto: Art. 1 - *Fonti del diritto della navigazione. In materia di navigazione, marittima, interna ed aerea, si applicano il presente codice, le leggi, i regolamenti, le norme corporative e gli usi ad essa relativi. Ove manchino disposizioni del diritto della navigazione e non ve ne siano di applicabili per analogia, si applica il diritto civile.*

<sup>215</sup> Literalmente o art. 136 do Cod. Nav. Ita, aduz: “*qualsiasi costruzione destinata al trasporto per acqua, anche a scopo di rimorchio, di pesca di diporto o altro scopo*”

*representa o armador no confornto de todos os interessados no navio e/ou na carga e exerce os poderes que lhe são atribuídos por lei.”*<sup>216</sup> (tradução livre).

Ao final cabe aqui ressaltar a parte I, do livro IV, título I, do referido Código, intitulado “*Dell intrusione preventiva*” (Da instrução preventiva) que disciplina a investigação dos sinistros marítimos corridos em águas italianas ou aqueles ocorridos com embarcações que arvoravam sua bandeira e que resultaram em alguma avaria.

### **3.1.2. Avaria segundo a legislação Italiana.**

Avaria marítima segundo a lei Italiana em seu Código da Navegação, é o dano à estrutura do navio, de suas pertenças e dos bens que transporta<sup>217</sup>.

As espécies de avarias marítimas, para efeito pratico, são divididas em avarias particulares e avarias comuns<sup>218</sup>, sendo que as primeiras são consideradas todos os danos causados por força maior, dos quais de destacam, mal tempo, incêndio, vazamento e danos aos maquinários e as infraestruturas.

No que tange ao procedimento administrativo que deve ser feito quando da ocorreria de algum acidente na navegação em águas italianas é importante realçar que, dentre as primeiras 24 horas da chegada do navio ao porto, o comandante deve a apresentar à Autoridade Marítima um estrato do “*giornale náutico*” o equivalente ao Diário de Navegação, que ilustraria a causa da avaria. e nos casos específicos da ocorrência de avarias particulares, o comandante deve também comunicas o armador, para que este possa tomar as devidas providências acerca do eventual acionamento do

---

<sup>216</sup> “*Al comandante della nave, in modo esclusivo, spetta la direzione della manovra e della navigazione. Il comandante rappresenta l’ armatore. Nei confronti di tutti gli interessati nella nave e nel carico egli esercita i potere che gli sono attribuiti dalla legge*” (Articolo 295, Cod. Nav, Ita).

<sup>217</sup> Código da Navegação (Italia), Título II - Contribuição para falhas comuns. Art. 469 - Danos comuns. As despesas incorridas pelas medidas tomadas diretamente pelo comandante ou outras pessoas sob sua custódia para o resgate da transferência são razoavelmente defeituosas e são compartilhadas por todas as partes envolvidas no embarque, nos termos do artigo 302.º que o dano voluntariamente produzido não é o mesmo que teria sido necessariamente verificado de acordo com o curso natural dos eventos. (tradução nossa). (*Codice Della Navigazione. Approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327. Italia. Tit. II. art. 469*).

<sup>218</sup> originalmente, do italiano “*avarie particolare e avarie comuni*”

seguro, bem como o Instituto de Classificação e a Autoridade Marítima a qual compete a vigilância sobre a segurança da navegação <sup>219</sup>.

Se no curso da navegação ocorreram fatos que visivelmente prejudicaram o navio, cabe ainda ao comandante relatar a declaração de “suposta avaria”, a qual a Autoridade Judiciária deverá verificar a autenticidade (denominada “*prova de fortuna*”) e assim estabelecer se os eventuais danos são presumidamente imputáveis ao comandante. É, todavia, permitido ao comandante a alegação de prova contrária a presunção de não responsabilidade. Isso ocorre porque ao comandante compete o chamado “dever de agir”, tendo em vista ser a autoridade máxima no navio, responde pela embarcação, nos limites legais. <sup>220</sup>

De outro modo, a Avaria Comum, é provocada de um ato responsável e deliberado pelo comandante, que assim o faz visando a salvaguarda da do navio, da tripulação ou no interesse geral da expedição. Assim, sacrifica parte do navio, da carga, dos suplementos ou suprimentos, forçando a perda parcial ou totalmente do frete.

A supracitada obrigação de sacrificar o bem, ou parte dele, na ocasião de uma avaria comum, constitui um “*atto disposto d’imperio*” do comandante na defesa do interesse da tripulação e da embarcação, porquanto estabelecido pela lei italiana e considerada inderrogável, assim somente o comandante pode determinar essa ordem.

A esse tipo de avaria pode-se articular em: “*Avaria Danno*” e “*Avaria Spesa*”, na qual a primeira consiste na ocorrência de um dano material intencional ao navio, ou

---

<sup>219</sup> GUILLOT, Vittorio, RIVETTO, Valter. *Ufficiali e Capitani Marittimi*. p. 32\33. ISBN 978-88-7563-331-8. Ed. Fratelli Frilli Editori SRL. Genova, Italia. fev. 2008.

<sup>220</sup> “Os termos Comandante e Capitão, embora empregados indistintamente na prática do dia a dia, não são sinônimos. Enquanto o primeiro transmite idéia de cargo, função, o segundo refere-se a profissional habilitado, integrante de categoria profissional.

O Comandante é aquele que dirige e responde pela embarcação. Desta feita, para fins legais serão considerados indistintamente Comandante, tanto o que conduz uma simples embarcação de recreio quanto aquele que responde pela administração de embarcação comercial de grande porte e de elevado grau de complexidade técnica-operacional.

O Comandante é o representante legal do armador.

Caso o transportador não seja o próprio armador, os poderes de representação comercial delegados ao Comandante deverão estar definidos claramente no contrato de exploração do navio que as partes vierem a firmar entre si”. (SANTOS, Herez. *Introdução ao Direito Marítimo*. Boletim Jurídico, Uberaba/MG, a. 1, no 24. Disponível em: <<https://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=44>> Acesso em: 12 nov. 2017).

à carga, por exemplo, o alagamento voluntário visando apagar um incêndio, ou alijamento de carga (lançamento da carga ao mar) assim como, o encalhe voluntário para evitar eventual afundamento<sup>221</sup>. Percebe-se aqui, a exata hipótese do ocorrido com o acidente do cruzeiro Costa Concordia, tendo em vista que o comandante tentou forçar o encalhe (varação) na ilha de Giglio (originalmente “*isola Del Giglio*”) na tentativa de evitar o naufrágio do navio e os passageiros<sup>222</sup>.

No entanto, a *Avaria Spesa*, consiste nas despesas extraordinárias ocorridas pelo salvamento do navio, da tripulação, ou da carga, no qual verifica-se como um bom exemplo, as despesas relativas ao acesso ou saída de um porto de refúgio forçado, ao reboque, ao descarregamento ou ao transbordo da carga, também aplicável a reparação da equipagem e do navio.

Mister ressaltar ainda que, a participação ao dano não pode ser regular pelo vontade privada, por constituem um “*obbligo d’ordine pubblico*” (obrigação de ordem pública), porquanto advindo de ações tomadas exclusivamente pelo comandante visando a salvação da expedição. Daqui resulta a justificativa da estrita necessidade do regulamento positivo legal acerca da temática, não se permitindo por escritura privada.

O instituto da avaria internacionalmente é disciplinado pela *Regra de York e D’Anversa* de 1974<sup>223</sup>, com o qual foi estabelecido um regulamento internacional e

---

<sup>221</sup> Para a lei Brasileira, *o ato deliberado de fazer encalhar ou por em seco a embarcação, para evitar que evento mais danoso sobrevenha, denomina-se varação*” (Norma da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação - NORMAM- 09/DPC, em seu primeiro Capítulo, item 0106 “a”, VIII, “ (Norma da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação - NORMAM- 09/DPC. Disponível em <<https://www.dpc.mar.mil.br/sites/default/files/normam09.pdf>> Acesso em 12 de novembro de 2017.

<sup>222</sup> “A favor do Comandante está a varação (encalhe proposital para evitar um mal maior). Com propulsão, o encalhe deveria ter sido feito de proa na praia para evitar o adernamento. Mas o navio perdeu a propulsão (alagamento da Praça de Máquinas após o rompimento do casco).” (VENTURA, Luiz Augusto. “Naufrágio do “Costa Concórdia”: Decisões absurdas”. S.O.S. “COSTA CONCORDIA” (Comentários e Opiniões)” Revista eletrônica Centro de Capitães da Marinha Mercante. Pag. 7. Rio de Janeiro, 2012. Ed. 92. Disponível em <[http://www.centrodoscapiães.org.br/Revista\\_Eletronica\\_92\\_15022012.pdf](http://www.centrodoscapiães.org.br/Revista_Eletronica_92_15022012.pdf)> Acesso em junho de 2018.

<sup>223</sup> “No direito brasileiro as avarias grossas estão regulamentadas no CCom, arts. 762 a 764 e nas Regras de York e Antuérpia (RYA). Nos termos da Regra de Interpretação, na regulação de avaria grossa serão aplicáveis as RYA, excluindo-se qualquer Lei e Prática incompatíveis com elas. Destarte, as RYA, quando expressamente indicadas em contrato, são aplicáveis, em detrimento de qualquer lei nacional ou internacional. No direito brasileiro, o CCom, art. 762 ampara a validade da inserção de convenção especial exarada na carta partida ou no conhecimento que irá reger a avaria grossa. Ampara a normativa em questão a aplicabilidade das RYA, afastando portanto qualquer conflito atinente a



uniforme acerca da matéria no âmbito normativo italiano, temos o *Codice della Navigazione* (Código da Navegação), que trata da matéria em três partes distintas:

- A faculdade do Comandante de recorrer a avaria comum, com sua ação voluntária.
- A regra de contribuição por parte dos participantes da expedição, em particular no que concerne a formação da massa falida em contraposição a *massa creditoria* (*Regolamento Contributivo*)<sup>224</sup>.
- A regra de liquidação da avaria.

A liquidação da avaria comum por via judicial ocorre quando solicitada por parte do armador à Autoridade Judiciária com respectiva jurisdição no porto de destinação final, caso o mesmo se encontre em águas italianas, ou caso contrário, no qual esteja inscrito o navio, caso se encontre fora da jurisdição do mar italiano.

Após o devido exame da documentação pertinente, por despacho, o juiz pode nomear um ou mais “*liquidatori d’ avaria*”, escolhidos, na lista especial assim formada de acordo com as regras do Regulamento, para então poder fixar a data de convocação dos interessados<sup>225</sup>. Neste período, o juiz estabelece também o prazo dentro do qual o liquidatário (supramencionado, “*liquidatori d’ avaria*”) Também estabelece o prazo dentro do qual o liquidatário deve inscrever na Secretaria o Regulamento Contributivo que é arquivado no cadastro judicial, para que então, os interessados possam

---

*autonomia da vontade. Na omissão das partes, a avaria grossa será regulada de acordo com as normas contidas no CCom. A legislação aplicável às avarias grossas é indicada na cláusula de avaria grossa ("General Average Clause") constante do BL ou da CP. Em regra, nos contratos de transporte e fretamento de navio de longo curso são utilizadas as RYA. ". REGRAS DE YORK E ANTUÉRPIA 2004 (York & Antwerp Rules) (MARTINS, Eliane Maria Octaviano. Avarias marítimas. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 16, n. 2774, 4 fev. 2011. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/18411>>. Acesso em: 11 nov. 2017).*

<sup>224</sup> “Referido Código estabelece que o montante de dano material e as despesas decorrentes da avaria comum, continuem a supramencionada “*massa creditoria*” <sup>224</sup>. Tais danos e despesas devem ser ressarcidas ao titular dos bens salvos, que de modo contrário, constituem a “*massa debitoria*” <sup>224</sup> (do português, massa falida). Destarte, todos os proprietários dos bens constituídos na “*massa debitoria*”, proporcionalmente ao valor do quanto salvado, devem prover o ressarcimento. Nessa toada, uma vez estabelecida a massa creditoria em contrapartida com a massa debitoria, se procede a concreta atribuição do valor dos bens inclusos em ambas as “*massas*” se iniciando assim, o procedimento de liquidação da avaria. Referida valorarção pode ser realizada através de três formas: via judicial, por meio de um título de crédito (originalmente denominado *chirografo d’ avaria*, na qual o proprietário da mercadoria, comprometendo-se ao pagamento da avaria geral, obtém da transportadora a disponibilidade gratuita da mercadoria) e liquidação por abandono.” (Cod. Nav. Ita)

<sup>225</sup> Conforme estabelecido no artigo 610 a 614 do Código Italiano da Navegação (*Codice Della Navigazione. Approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327. Italia*).

impugnara-lo dentro do prazo legal de 30 dias, o qual após homologado pelo magistrado, tornar-se-á título executivo, podendo destarte, ser executado<sup>226</sup>.

Uma vez estabelecidos todos os institutos jurídicos necessários a compreensão do ocorrido no acidente do Costa Concordia, segue-se a descrição dos fatos.

### 3.2. Breve raconto dos fatos.

No dia 13 de janeiro de 2012 o cruzeiro Costa Concórdia, que na época era o maior cruzeiro da Europa,<sup>227</sup> efetuou sua ultima viagem pela costa italiana, quando naufragou uma centena de metros da rochosa ilha de Giglio, região toscana da Itália.

De propriedade da Companhia de Navegação italiana *Costa Crociere*<sup>228</sup>, registrado no porto de Génova (tinha assim como toda frota da companhia bandeira de nacionalidade italiana) naquela fatídica noite estava ao comando do Capitão Francesco Schettino, que partia do porto de *Civitavecchia* (Toscana), com destino ao porto de *Savona*, na região da Liguria, ou seja, partia do centro sul italiano em direção ao norte.

O mega cruzeiro portava 3.216 passageiros, além de 1.013 membros a tripulação totalizando 4.229 pessoas a bordo.

As sequências de erros começaram mesmo antes da partida do porto, quando o capitão resolveu fazer uma pequena alteração na rota, se aproximando ainda mais da ilha de Giglio, em uma manobra arriscada, porém de certo modo usual na região, com o objetivo de saudar os habitantes da ilha.

---

<sup>226</sup> Idem. Cod. Nav. Ita. art. 615 a 617.

<sup>227</sup> PASQUALE, Romano. “*Descrizione dell nave caratteristiche, dotazioni e strumenti*”. Diritto e Trasporto-Speciale Costa Concordia. Pag. 2. Anno III. Disponível em <[www.dirittoetrasporti.it](http://www.dirittoetrasporti.it)>

<sup>228</sup> A Companhia de Navegação italiana *Costa Crociere*, tradicional empresa italiana – que faz questão de manter toda sua frota com a bandeira de seus navios de nacionalidade Italiana – Atualmente, faz parte do grupo anglo-americano *Carnival Corporation*, assim, Costa Cruzeiros divide com a “Royal Caribbean” o título de maior empresa de turismo marítimo do mundo.

Para realizar a manobra, seriam necessárias 2 trocas de direção. O segundo problema deu-se com o ligeiro atraso na execução da segunda manobra. Tal erro, somado ao risco de aproximação excessiva da ilha, resultou na colisão do casco do navio em uma rocha de granito<sup>229</sup> cerca de 150 metros da costa.

A batida provocou um rombo de 70 metros no casco do navio, tecnicamente denominadas “obras-vivas”. À causa do forte impacto o cruzeiro foi perdendo força motora, e em razão da grande varzão de água, houve a perda total do controle do navio que se inclinava em direção sul.

As 21h42 minutos, depois de vinte e sete minutos da colisão, a capitania do Porto de *Livorno* tentou contactar pela primeira vez o navio, incrivelmente depois de uma chamada de um passageiro que contou o que estava acontecendo a bordo<sup>230</sup>. A partir daí as autoridades foram todas comunicadas.

As 22h59 minutos, o comandante efetuou a ordem oficial de abandonar navio, operação esta, que já estava sendo espontaneamente iniciada pelos membros da tripulação. As 23h15 minutos, o navio já estava visivelmente inclinado e 23h30 minutos o comandante do navio desembarcou oficialmente.

O *Costa Concordia* constituiu-se como navio de passageiros de maior tonelagem já perdida na história recente<sup>231</sup>.

### **3.2.1. Da relevância do acidente no cenário internacional - O alerta da negligência.**

A repercussão do acidente com o mega-cruzeiro Costa Concordia foi enorme, não somente na Itália, como também no cenário internacional.

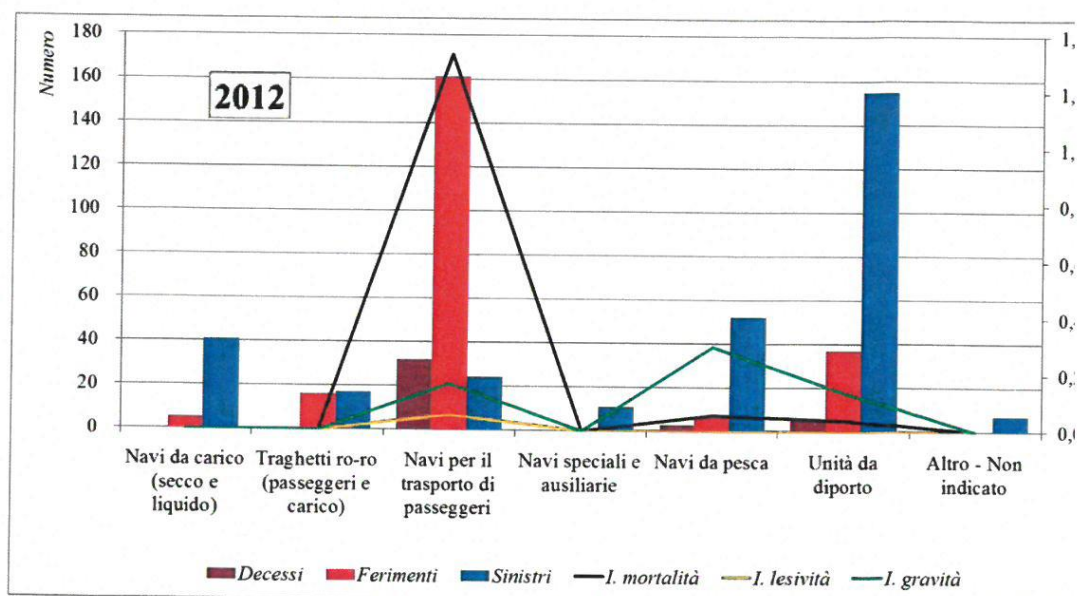
---

<sup>229</sup> A ilha em que o *Costa Concordia* naufragou (*Isola del Giglio*) faz parte de um arquipélago Toscano formado essencialmente por colinas de granito.

<sup>230</sup> FLORENZANO, LUCA. “*Introduzione e narrativa dei fatti*”. Diritto e Trasporto-Speciale Costa Concordia. Pag. 1. Anno III. Disponível em [www.dirittoetrasporti.it](http://www.dirittoetrasporti.it).

<sup>231</sup> PASQUALE, ROMANO. “*Descrizione dell nave caratteristiche, dotazioni e strumenti*”. Diritto e Trasporto-Speciale Costa Concordia. Pag. 2. Anno III. Disponível em <[www.dirittoetrasporti.it](http://www.dirittoetrasporti.it)>

Conforme se verifica na figura abaixo, no ano em que ocorreu o acidente com o Costa Concordia, verificou-se um notável aumento na quantidade de pessoas feridas a bordo de navio de passageiros em razão de acidente da navegação:



Fonte: Elaborazione su dati MIT – Capitanerie di Porto.

Figura 5: Quantidade de acidentes marítimos ocorridos no ano de 2012 na Itália, classificados por tipo de navio e suas consequências. Fonte: *Rapporto sui sinistri marittimi in Italia*, 2016.

Apesar de o ano de 2012 ser marcante na Itália, em termos de segurança marítima, muitos aspectos técnicos vieram à tona quando da ocorrência do acidente. A mídia foi implacável ao dizer que o capitão não estava no passadiço (casa do leme e/ou casa de navegação) e ao indagar que não teriam realizado todos os meios de bordo para controlar e/ou monitorar com segurança, e sobretudo ao criticar o Capitão Schettino por abandonar o navio antes do último passageiro.

Contudo, a presunção de inocência também é uma máxima no direito marítimo, e não podemos conceber indiscutivelmente a incidência de culpa sobre um profissional que se deparou com uma emergência de altíssima periculosidade e complexidade, onde o cenário envolvia milhares de vidas humanas, com enorme potencial risco de morte e uma inestimável perda patrimonial com probabilidade de acentuado desastre ecológico.

Ocorre que, a presença do capitão no passadiço poderia ter salvado vidas? A resposta é: provavelmente não. Além disso, a bordo do navio existiam os melhores aparelhos tecnológicos e dezenas de profissionais extremamente qualificados para auxiliar o capitão e que conseguiriam verificar a aproximação verdadeiramente excessiva com a rocha, contudo, porque esses profissionais assim não o fizeram? E as tecnologias falharam?

Realmente, o acidente levantou diversas polemicas, não somente no âmbito técnico como também do que realmente acontecia naquele navio no fatídico inverno de 2012. Mas o que a comunidade internacional deve aprender com esse infortúnio, é mais uma vez tirar uma lição acerca do erro humano na segurança da navegação marítima.

### **3.3. A Causa do Acidente - O fator do erro humano.**

No contexto da navegação marítima, o erro humano é configurado por três fatores: imperícia, imprudência e negligência. No caso do naufrágio do “Costa Concordia”, não cabe aqui dizer acerca de imperícia, visto que, o comandante Francesco Schettino não era incompetente profissionalmente, caso contrário não teria sido nomeado para o comando de um dos maiores e mais modernos navios da Costa Cruzeiros, uma das maiores empresas de turismo marítimo do mundo. Assim, verifica-se a hipótese culposa de imprudência, em razão da excessiva aproximação da ilha de Giglio, como também à sua negligência ao colocar em risco milhares de vidas, a ponto de denegrir o seu nome e a reputação de sua empresa<sup>232</sup>.

Conforme se verifica na Figura abaixo, em um relatório realizado na Itália durante o período de 2007 a 2016, 43.30% dos acidentes ocorridos em território marítimo italiano foram causados por erro humano.

---

<sup>232</sup> DE ALMEIDA JUNIRO, Álvaro José. “S.O.S. “COSTA CONCORDIA” (Comentários e Opiniões)” Revista eletrônica Centro de Capitães da Marinha Mercante. Pag. 2. Rio de Janeiro, 2012. Ed. 92. Disponível em < [http://www.centrodoscapiães.org.br/Revista\\_Eletronica\\_92\\_15022012.pdf](http://www.centrodoscapiães.org.br/Revista_Eletronica_92_15022012.pdf)> Acesso em junho de 2018.

**10. In the majority of the investigation reports received, human error (43.30% of causal factors identified in the period 2007-2016) has been identified as the main cause of the accident.**

Maritime accidents occurred to ships of any flag, in Italian or neighboring territorial waters

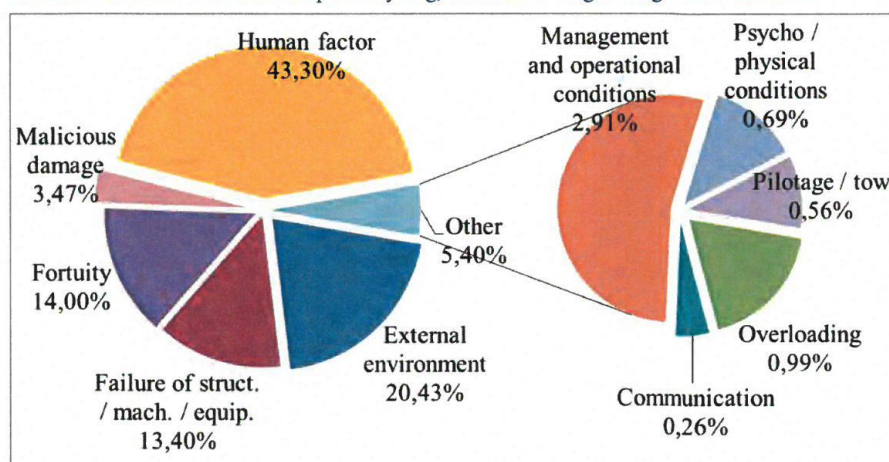


Figura 6. Maritime accidents occurred to ships of any flag, in Italian ou neighboring territorial waters. Fonte: Rapporto sui Sinistri marittimi 2016. Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Dipartimento per i Trasporti, la Navigazione fli affari generali ed il Personale. Italia.

O acidente se deu por uma erro humano, mas também por um fator humano que não teria as consequências não teriam sido ainda mais desastrosas, tendo em vista o capitão Shettino ter manobrado corretamente após o rasgo de cinquenta metros de extensão no costado do navio, causado pelo atrito com a rocha submersa. Afastando-se do litoral, após a batida, o navio encontrava-se numa profundidade de 200 metros, e um naufrágio, naquela profundidade, seria fatal para milhares de pessoas que se encontravam a bordo. A iniciativa de inverter o rumo (giro de 180º) e conduzir o navio com água aberta (admissão de água do mar no interior da embarcação) para um local de menor profundidade e mais perto de terra, possibilitou o salvamento da grande maioria que se encontrava a bordo. Mesmo assim, devido à violenta admissão de água do mar e ao consequente adernamento, mais de duas dezenas de vidas humanas pereceram nas águas frias do Mediterrâneo<sup>233</sup>.

<sup>233</sup> DE ALMEIDA JUNIRO, Álvaro José. "S.O.S. "COSTA CONCORDIA" (Comentários e Opiniões)" Revista eletrônica Centro de Capitães da Marinha Mercante. Pag. 8. Rio de Janeiro, 2012. Ed. 92.

Do ponto de vista técnico, antes do naufrágio do Costa Concordia, nunca havia ocorrido na história uma remoção de navio de tais dimensões<sup>234</sup>, além disso, o navio estava em profundidade de 88 m sendo praticamente impossível recupera-lo. Após uma disputa internacional foi formalizado o projecto de remoção, pela sociedade americana *Titan Salvage*, especializada no setor e junto a uma outra sociedade especializada italiana *Microperi*, realizaram a recuperacao no que foi possível, seguidamente pela remoção dos destroços. O processo levou tantos anos, que o naufrágio já havia se tornado ponto turístico local. Hoje, o processo ja foi cocluído, e as águas da Ilha de Giglio estão cristalinas novamente.

Ademais, foi realizada por uma sociedade holandesa *Smit Salvage* a retirada de todo combustível ainda presente nos destroços conseguiu evitar um desastre ambiental incalculável ao arquipélago Toscano. O navio Costa, era assegurado por um *Protection & Indemnity Club*, em 500 milhões de euros<sup>235</sup>.

### **3.4. Breve análise sob a ótica da segurança da sentença de condenação penal.**

No caso do naufrágio do “Costa Concordia” teve sua sentença final de condenação aos culpados publicada no ano de 2017 (*Cassazione Penale, Sezione IV, 19 luglio 2017 -ud. 12 maggio 2017, n. 35585-17. Presidente Romis, Relatori Menichetti Pavich*), na qual, o comandante Francesco Schettino foi condenado a 16 anos de prisão (além de ter sua licença suspensa e de ser demitido da companhia Costa Crociere<sup>236</sup>).

---

Disponível em < [http://www.centrodoscapiates.org.br/Revista\\_Eletronica\\_92\\_15022012.pdf](http://www.centrodoscapiates.org.br/Revista_Eletronica_92_15022012.pdf)> Acesso em junho de 2018).

<sup>234</sup> Para se ter uma idéia o navio *Costa Concordia* é duas vezes maior que o *Titanic*.

<sup>235</sup> Todavia, o navio Costa Concordia custou US\$ 614 milhões para ser feito. (FLORENZANO, LUCA. “*Introduzione e narrativa dei fatti*”. Diritto e Trasporto-Speciale Costa Concordia. Pag. 1. Anno III. Disponível em [www.dirittoetrasporti.it](http://www.dirittoetrasporti.it))

<sup>236</sup> Importante a ressalta que a função de Comandante de navio mercante é cargo de confiança do armador.

As penas residem basicamente na imprudencia do capitao, ao aproximar-se demasiadamente<sup>237</sup> da rochosa *isola del Giglio* na Costa da Toscana, no mar Mediterrâneo e na inconstante tomada de decisões depois do acidente. O referido capitao respondeu pelos crimes de abandono do navio e abandono dos passageiros, abandono de incapazes e naufrágio culposo (qualificação do artigo 449, paragrafo 2 do Codigo Penal Italiano)<sup>238</sup>.

O trecho abaixo foi extraído da sentença de condenação pena la o Capitão, na conclusão da sentença, na ocasião do julgamento:

*“Nós relatamos a apresentação das razões para a sentença com a qual o Tribunal de Cassação, na audiência de 12 de maio, confirmou a sentença de 16 anos sentença proferida pelo Tribunal de Apelação de Florença contra o ex-comandante do Costa Concordia Francesco Schettino para o naufrágio no qual 32 pessoas morreram. O réu - de acordo com os motivos - não observou o "nível de diligência, prudência e perícia objetivamente devido e esperado", pois decidiu "mirar na ilha e se aproximar da "saudação planejada "e foi tudo "além do desconhecimento do curso realizado pelo navio". O dever de manter o comando em perigo - disse a Corte - não pode ser empurrado a ponto de exigir que o comandante afunde, sempre e de qualquer maneira o seu navio", mas "obriga-o a enfrentar o perigo que paira sobre as pessoas até que o exercício do comando tenha utilidade real".* <sup>239</sup> (tradução livre)

---

<sup>237</sup> “Incongruente afirmar que o Comandante se aproximou da ilha cumprindo determinação da empresa. Ninguém pode dizer ao Comandante de um navio mercante que cumpra esta ou aquela rota. Em atribuições técnico funcionais o Comandante é quem toma as decisões a bordo e por elas se responsabiliza.” (DE ALMEIDA JUNIRO, Álvaro José. “S.O.S. “COSTA CONCORDIA” (Comentários e Opiniões)” Revista eletrônica Centro de Capitães da Marinha Mercante. Pag. 2. Rio de Janeiro, 2012. Ed. 92. Disponível em < [http://www.centrodoscapitães.org.br/Revista\\_Eletronica\\_92\\_15022012.pdf](http://www.centrodoscapitães.org.br/Revista_Eletronica_92_15022012.pdf)> Acesso em junho de 2018).

<sup>238</sup> PISA, PAOLO. “Il naufragio della Costa Concordia: I profili di responsabilità penale”. Leggi D’Italia Legale. Diritto Penale e Procedura Penale. Diritto della Navigazione. 2012. Ed. 3. pag 367.

<sup>239</sup> Originalmente na língua italiana “Segnaliamo il deposito delle motivazioni della sentenza con cui la Corte di Cassazione, all’udienza del 12 maggio scorso, ha confermato la sentenza di condanna a 16 anni pronunciata dalla Corte di Appello di Firenze nei confronti dell’ex comandante della Costa Concordia Francesco Schettino per il naufragio nel quale persero la vita 32 persone. L’imputato – si legge nelle motivazioni – non ha osservato il «livello di diligenza, prudenza e perizia oggettivamente dovuto ed esigibile» dal momento che decise di «puntare verso l’isola ed avvicinarsi per il ‘saluto’ programmato» ed «era tutt’altro che ignaro della rotta tenuta dalla nave. Il dovere di mantenere il comando nel pericolo – ha affermato la Corte – non si può spingere fino al punto di esigere che il comandante affondi, sempre e comunque con la sua nave», ma «lo obbliga ad affrontare il pericolo incombente sulle persone a bordo, fino a quando l’esercizio del comando abbia concreta utilità” (La Corte Suprema di Cassazione Quarta



No caracter internacional e supranacional comunitario, o caso constituiu-se como uma série de infrações no que tange ao aspecto de segurança marítima, se não vejamos:

Primeiramente, no que tange ao SOLAS, foram infringidas as regras acerca das *mensagens de socorro*, previstas no Cap.V, Regra 10, nas *obrigações de procedimento a seguir* previstas da letra “A”, tendo em vista a responsabilidade inderrogável do comandante em comunicar o perigo e dar as ordens de evacuação do navio. No caso, conforme outrora expicado, rferida comunicação não foi ausente, mas totalmente insatisfatória, o que acarretou em graves consequências a diversos passageiros que aguardavam a ordem oficial do comandante.

Já no que tange ao Código ISPS. Podemos afirmar que houve infração da regra XI-2/4 ISPS, uma vez que configura na figura do comandante o papel de juízo profissional da manter com relação a segurança da própria nave. No caso do Costa Concordia foi visível o descaso em que o capitão lidou com suas responsabilidades acerca da segurança marítima.

Antes a todo exposto, conclui-se que o acidente com o “Costa Concordia”, deveu-se à imprudência do Comandante em aproximar-se excessivamente da ilha de Giglio e à sua negligência ao colocar em risco milhares de vidas à bordo.

---

Sezione Penale. 335585-17. Publica udienza del 20.04.2017. Sent n. sez. 991/2017 Registro Generale n. 45851/2016).

## CONCLUSAO

Com o crescimento exponencial do comércio marítimo e por seu caráter fundamentalmente internacional, a navegação marítima prescinde de cooperação internacional entre os estados, fato este que no caótico cenário do Mediterrâneo consiste em um grande desafio não somente em termo de *security* marítima, quando deve gerir tantas culturas diversas em um objetivo comum de regars de segurança da navegação, comercio, prevenção da poluição e crescimento sustentável. Como também em termos de *sefaty*, quando se tem a problemática das bandeiras de conveniência, o derrespeito às normas internacionais de segurança da navegação bem como o fator do erro humano para administrar.

Ante a todos exposto, devemos perceber que cem anos após o desastre com o Titanic, volta a ocorrer um grave acidente marítimo provocado por decisões absurdas e erros lamentáveis, o naufrágio com o navio Costa Concordia, deixa um legado à comunidade internacional que apesar de toda tecnologia e aparelhagem técnicas que podemos contar nos dias atuais, o erro humano persiste sendo a maior causa de acidente da navegação.

*“Sobre o imenso passado do Mediterrâneo, o mais belo testemunho é o do próprio mar. Isto tem de ser dito e repetido. É preciso vê-lo, uma e tantas vezes. É certo que, por si só, ele não explica tudo acerca de um passado complicado, construído pelos homens com mais ou menos lógica, capricho ou insensatez. Mas o mar restitui pacientemente as experiências do passado, devolve-lhes as primícias da vida, coloca-as sob um céu, numa paisagem que podemos ver com os nossos próprios olhos, análogos aos de outrora. Um instante de atenção ou de ilusão, e tudo parece reviver.” (Braudel, 2001, p. 17).*

## Bibliografia

### Livros.

**ALGARDI**, Zara Olivia. *Luigi Negrelli L'Europa IlCanal di Suez*. Ed. Felice Le Monnier. Firenze, Italia. 1989. ISBN 88-00-85624-1

**BEIRÃO**, André Panno, **ALVES PEREIRA**, Antônio Celso (org). *Reflexões sobre a Convenção do Direito do Mar*. Brasília. Brasil. Ed. FUNAG. 2014. ISBN 978-85-7631-505-6.

**BARRATTA**, Armando. *"Bellezze del Bosforo ossia Panorama del meraviglioso canale di Costantinopoli preceduto da un'accurata descrizione dello Stretto dei Dardanelli e del mar di Marmara compilata"*. Dal cav.Stab. tipografico. Fontana. Acervo Histórico Università di Napoli. Torino, Italia 1841.

**BRIGNARDELLO**, Leali. *La normativa comunitaria in materia di safety nella navigazione marittima, in Sicurezza, navigazione e trasporto*. ed. Rosafio, Milano, Italia. 2008.

**BOI, M. GIORGIA**, Principi e tendenze nel Diritto Marittimo. Ed. G Giappichelli, Torino, Italia. 2016, ISBN/EAN 978-88-921-0178-4.

**CARBONE**, Sergio, **CELLE**, Pierangelo, **DE GONZALO**, Marco lopez. *Il Diritto Marittimo - Attraverso o casi e le clausole contrattuali*. 5ª edição. Ed. G. Giampichelli. Torino, Italia. 2015. ISBN/EAN 978-88-348-6060-1.

**CUNHA**, Ícaro A (Org.). *Portos no Ambiente Costeiro*. p. 34. Editora Universitária Leopoldianum, Ed.2 Santos, Brasil. 2004.

**CHURCHILL**, Robin, Rolf; **LOWE**, Alan Vaughan. *The law of the sea*. 3° ed, Manchester University Press, Londres, Inghilterra. 1999.

**DAWSON**, Helen, *Mediterrâneo Voyages. The Archaeology of Island Colonisation and Abandonment*. Ed. LEFT COAST PRESS, INC. Walnut Creek, California. 2014. ISBN 978-1-61132-746-5.

**DU JORDIN**, Michel Mollat. *L'Europa e il mare dall'antichità a oggi*. Ed. Laterza. Bari, Italia. 2011. ISBN 978-88-420-50004-9.

**FORNARI**, Matteo. *Il Regime Giuridico degli Stretti utilizzati per la Navigazione Internazionale*. Ed. Giuffrè Editore. Roma, Italia, 2010.

**GUEDES**, Armando M. Marques. *Direito do Mar*. 2ª Ed. Coimbra editora. 1998. Coimbra, Portugal. INBS 972-32-0829-6. Depósito legal nº 122 638\98.

**GUILLOT**, Vittorio, **RIVETTO**, Valter. *Ufficiali e Capitani Marittimi*. p. 32\33. ISBN 978-88-7563-331-8. Ed. Fratelli Frilli Editori SRL. Genova, Italia. fev. 2008.

**LEANZA**, Umberto, **SICO**, Luigi, **CICIRIELLO**, Maria Clelia. *Mediterranean continental shelf: delimitations and regimes : international and legal sources*, Vol. 1, Livro II Università degli studi di Roma, Università di Napoli. Ed. Oceana Publications, 1988. ISBN 0379207842.

**MELLO**, Celso D. Albuquerque. Alto-Mar. fl. 01. Ed. Renovar Ltda. Rio de Janeiro, Brasil. 2001. ISBN 3 85-7147-369-0.

**PIRES DE LIMA**, Bernardo. *Portugal e o Atlantico*. Ed. Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2016, Lisboa, Portugal. ISBN 978-989-8838-31-5.

**STARAVIDIS**, Admiral James. 2017. *Sea Power. The history and geopolitics of the world's oceans*, Penguin Press, New York.

**VALLEGA**, Adalberto; **DE PAOLI**, Gabriela; **LUCIA**, Maria Giuseppina, **RIDOLFI**, Giovanni. Regionalizzazione e Trasporti Marittimi nel Mediterraneo. Università Di Genova. Pubblicazione dell'Istituto di Scienze Geografiche. Pubblicazione grazie al contributo n° 101/CT 76.01394.08 del Consiglio Nazionale Delle Ricerche. Genova, Italia, 1977.

### Artigos.

**CARVALHO DE OLIVEIRA**, Gilberto. *A interface interna-externa da segurança no espaço oceânico o caso da criminalidade marítima*. Revista de Relações Internacionais SciELO Portugal. no.40. Lisboa. 2013. ISSN 1645-9199.

**CATALDI**, Giuseppe. *Traffico Dei Migranti nel Mediterraneo - Giurisprudizione e Intervento in alto mare su navi impegnate nel traffico di migranti*. Cass. pen. Sez. I, n. 3345 2014, Milão. 2014.

**CECORULLI**, Michela, *La dimensione marittima dell'Unione Europea nel Mediterraneo allargato. Opportunità, rischi e prospettive*. Rivista Dell Centro Militare di Studi Strategici. Centro altri studi per la difesa. Roma p. 10. 2015. ISBN 978-88-99468-54-5. Disponível em <<https://www.difesa.it/SMD/CASD/IM/CeMiSS/Pubblicazioni/ricerche/Pagine/Elenco.aspx>>

**COPPOLA**, SIMONA. “Indagini sui sinistri marittimi in Italia” Diritto e Trasporti – Speciale Costa Concordia. Pag. 19. Disponivel em <[www.dirittoetrasporti.it](http://www.dirittoetrasporti.it)>

**DE ALMEIDA JUNIRO**, Álvaro José. “S.O.S. “COSTA CONCORDIA” Comentários e Opiniões” Revista eletrônica Centro de Capitães da Marinha Mercante. Pag. 2. Rio de Janeiro, 2012. Ed. 2 Disponível em <[http://www.centrodescapitães.org.br/Revista\\_Eletronica\\_92\\_15022012.pdf](http://www.centrodescapitães.org.br/Revista_Eletronica_92_15022012.pdf)>

**DI GIORGI**, Giuseppe. *Le linee programmatiche della Marina Militare nell'attuale contesto geo-politico*. L Dialoghi diplomatici. Circolo di Studi Diplomatici, Roma, Italia, 2014.

FLORENZANO, LUCA. “*Introduzione e narrativa dei fatti*”. Diritto e Trasporto-Speciale Costa Concordia. Anno III. Disponível em <[www.dirittoetrasporti.it](http://www.dirittoetrasporti.it)>

GUEDES, Armando M. Marques. *O Mediterrâneo e as suas transformações: sub regiões securitárias vistas em termos de uma leitura geopolítica light*. Segurança Marítima.- MDEM, NOVA Direito. Lisboa. 2017. Disponível em <[https://www.academia.edu/34811729/amg\\_9\\_de\\_Outubro\\_de\\_2017\\_MDEM\\_O\\_Mediterrâneo\\_e\\_as\\_suas\\_transformações. Subregiões securitárias vistas à luz de uma leitura geopol%ADtica light.ppt](https://www.academia.edu/34811729/amg_9_de_Outubro_de_2017_MDEM_O_Mediterr%C3%A2neo_e_as_suas_transforma%C3%A7%C3%B5es_Subregi%C3%B5es_securit%C3%A1rias_vistas_%C3%A0_luz_de_uma_leitura_geopol%C3%ADtica_light.ppt)>

LEANZ, Umberto, SICCO, Luigi. *Mediterranean continental shelf: delimitations and regimes : international and legal sources*, Vol. 1. Livro II Università degli studi di Roma, Università di Napoli. Ed. Oceana Publications, 1988. ISBN 0379207842.

LOPO, Victor. *A segurança no mar português*. Revista Nação e Defesa. Instituto da Defesa Nacional, Cajarabille, 4ª Série; Nº 122. Lisboa. 2009. ISSN: 0870-757X. Disponível em <[https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/501/1/NeD122\\_VictorLopoCajarabille.pdf](https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/501/1/NeD122_VictorLopoCajarabille.pdf)>

MARCO, Fabrizio. *Sicurezza delle navi e prevenzioe dell' inquinamento marino*. Revista de meio ambiente e desenvolvimento, vol. 4, p.277, 1996.

MARTINS, Eliane M. Octaviano. *Avarias marítimas*. Revista Jus Navigandi, ISSN 1518-4862, Teresina, ano 16, n. 2774, 4 fev. 2011. Disponível em: <<https://jus.com.br/artigos/18411>>. Acesso em: 11 nov. 2017.

MARTINS, Eliane M. Ocatviano. *Desenvolvimento sustentável e transportes marítimos*. Verba Juris ano 6, n. 6, jan./dez. 2007. Disponível em <<http://www.periodicos.ufpb.br/ojs/index.php/vj/article/view/14867/8422>>

MUREDdu, Bilardo, *Emergenza marittima e forze armate*. Centro Militar de Estudos Estratégicos. Genova, 1992. Italia. Disponível em <[http://www.difesa.it/SMD/CASD/IM/CeMiSS/Pubblicazioni/Documents/97251\\_Opinion\\_Kbpdf.pdf](http://www.difesa.it/SMD/CASD/IM/CeMiSS/Pubblicazioni/Documents/97251_Opinion_Kbpdf.pdf)>

PASQUALE, Romano. “*Descrizione dell nave caratteristiche, dotazioni e strumenti*”. Diritto e Trasporto-Speciale Costa Concordia. Pag. 2. Anno III. Disponível em <[www.dirittoetrasporti.it](http://www.dirittoetrasporti.it)>

PELLEGRINO, Francesco. *I nuovi orizzonti della sicurezza marittima*. Rivista Diritto del Mare- in Studi - in onore di Francesco Berlingieri, vol. II, numero speciale. Genova, Italia. 2012.

PISA, Paolo. “*Repressione Dell'imigrazione irregolare e direttiva Europea sui rimpatri*” Dir. Pen e Processo. vol. 4. Ed. 393. Bologna, Italia. 2011. Disponível em <<http://www.rassegnapenitenziaria.it>>

RODRIGUES VIANA, VITOR. *Europe an Refuges*. Defesa. Instituto da Defesa Nacional, Liboa. p. 101, 4ª Série; Nº 122. 2009, ISSN: 0870-757X. Disponível em <[https://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/editorial/NeDef149\\_Editorial.pdf](https://www.idn.gov.pt/publicacoes/nacaodefesa/editorial/NeDef149_Editorial.pdf) >

SARDINHA, Alavro, MACHADO, Jorge KRUS, Vasco. *ISM-Code - International Safety management Code*. Escola Superior Náutica Infante D. Henrique – Unidade Curricular Segurança I. Coordenador: Professor João Parente, Lisboa, 2013 . Disponível em <[https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism\\_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a\\_dez2013.pdf](https://transportemaritimoglobal.files.wordpress.com/2013/12/ism_cc3b3digo-de-gestc3a3o-da-seguranc3a7a_dez2013.pdf)> Acesso em 21 de janeiro de 2018.)

SANTOS, Herez. *Introdução ao Direito Marítimo*. Boletim Jurídico, Uberaba/MG, a. 1, no 24. Disponível em: <<https://www.boletimjuridico.com.br/doutrina/texto.asp?id=44>> Acesso em: 12 nov. 2017).

TRAINA, Alfonso; PLERL, Bruna. *Mare Nostrum ' Leggenda e realtà di un possessivo*. Latinitas 2 - Pontifica Academia LATINITATIS in Civitate Vaticana MMXIII. Roma. Disponível em <[http://www.academia.edu/11541385/\\_Mare\\_nostrum\\_.Leggenda\\_e\\_realt%C3%A0\\_di\\_un\\_possessivo](http://www.academia.edu/11541385/_Mare_nostrum_.Leggenda_e_realt%C3%A0_di_un_possessivo)>

VENTURA, Luiz Augusto. “*Naufrágio do “Costa Concórdia”: Decisões absurdas”*. S.O.S. “*COSTA CONCORDIA*” (*Comentários e Opiniões*)” Revista eletrônica Centro de Capitães da Marinha Mercante. Pag. 7. Rio de Janeiro, 2012. Ed. 92. Disponível em < [http://www.centrodescapitães.org.br/Revista\\_Eletronica\\_92\\_15022012.pdf](http://www.centrodescapitães.org.br/Revista_Eletronica_92_15022012.pdf)

W. V. Harri. *O Mediterrâneo e a História Antiga*. Tradução de Camila Aline Zanon. Revista Mare Nostrum. Estudos sobre o Mediterrâneo Antigo Universidade de São Paulo-USP. vol. 2, n. 2, p. 79. São Paulo. 2011. ISSN: 2177-4218. Disponível em <<https://www.revistas.usp.br/marenostrum/article/view/105775/104482>>. Acesso em janeiro de 2018).

ZANELLA, Tiago V. *Liberdades e restrições à navegação marítima em alto mar no direito internacional*. Ano 2 (2013), no 10, 11795-11824. ISSN: 2182-7567 Disponível em < <http://www.idb-fdul.com/>>.

ZANELLA, Tiago. *Salvamento Marítimo e a Proteção do Meio Ambiente marinho: A Relativização do Princípio “No Cure no Pay” para a proteção do meio ambiente marinho*. Lisboa. 2014 no 1, 783-812. Disponível em <<http://www.idb-fdul.com/> ISSN: 2182-7567>.

ZANELLA, Thiago. *O Papel da Organização Marítima Internancional na Proteção e prevenção da poluição marinha causada pela Navegação Internacional*. Ano 3. nº 3. Lisboa. 2014. ISSN: 2182-7567. Disponível em <<http://www.idb-fdul.com/> >

## **Teses; Dissertações E Trabalho De Conclusão De Curso.**

CARVALHO DA SILVA PINTO, Sergio. *Forulação e Operacionalização de estratégias Nacionais e de segurança Marítima. O caso de Portugal*. Universidade Nova de Lisboa - Faculdade de Ciências sociais e humanas. Lisboa. 2017. Disponível em <<https://run.unl.pt/handle/10362/2206>>

MANUEL SILVA MOTA, Fernando. *Segurança Marítima - O caso português e perspectivas de futuro..* Instituto de Estudos Superiores Militares – Curso de promoção a oficial superior -Marinha. Lisboa. 2010. Disponível em <<https://comum.rcaap.pt/bitstream/10400.26/12670/1/1TEN%20Fernando%20Mota.pdf>>

PEREIRA DA FONSECA. Luiz Henrique *Organização Marítima International, IMO: visão política de um organismo especializado das Nações Unidas*. Fundação Alexandre de Gusmão, Instituto de Pesquisa de Relações Internacionais. Brasília, Brasil 1989. Disponível em <[http://funag.gov.br/loja/download/100000-Organizacao\\_MarItima\\_Internacional\\_IMO.pdf](http://funag.gov.br/loja/download/100000-Organizacao_MarItima_Internacional_IMO.pdf)>

## **Documentos Oficiais.**

Codigo de Gestao de Seguranca (*ISM-Code - International Safety management Code*).

Codigo de Investigacao de Acidentes - CIA.

Codigo da Navegacao Italiana (*Codice Della Navigazione Italiana. Approvato con R.D. 30 marzo 1942, n. 327. Italia.*)

COM(2007) 575 final. Uma política marítima integrada para a União Europeia.  
{COM(2007) 574 final}{SEC(2007) 1278}{SEC(2007) 1279}{SEC(2007) 1280}{SEC(2007) 1283}

COM(2009) 466 final. Para uma política marítima integrada que garanta uma melhor governação no Mediterrâneo.

Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar - CNDUM.

Convenção de Londres de 1989.

Declaração da Paris, de 13.7.2008.

Directiva 95/21/CE, relativa à aplicação, aos navios que escalem os portos da Comunidade ou naveguem em águas sob jurisdição dos Estados-Membros, das normas internacionais respeitantes à segurança da navegação, à prevenção da poluição e às condições de vida e de trabalho a bordo dos navios (inspecção pelo Estado do porto).

Directiva 2005/65/CE, relativo a melhoria da segurança nos portos.

Diretiva 2009/18/CE, que estabelece os princípios de base para a investigação de acidentes no sector dos transportes.

Diretiva 2009/20/CE, relativa ao seguro dos proprietários de navios em matéria de créditos marítimos.

*European Union Maritime Security Strategy - COUNCIL OF THE EUROPEAN UNION . Brussels, 24 June 2014 (OR. en) 11205/14.*

*European Commission. Progress of the EU's Integrated Maritime Policy – Report from the commission to the European Parliament, the council, the European Economic and social committee and the committee of the Regions. Luxembourg: Publications Office of the European Union 2012. ISBN 978-92-79-25533-5 doi:10.2771/44682.*

Norma da Autoridade Marítima para Inquéritos Administrativos sobre Acidentes e Fatos da Navegação - NORMAM- 09/DPC.

Regulamento (CE) n. 725/2004 relativo ao esforço da protecção dos navios e das instalações portuárias. (União Europeia). 2004

Resolução do Parlamento Europeu sobre o naufrágio do "New Flame" e as suas consequências na baía de Algeciras B6-0197/2008.

Sentença Penal Italiana (*La Corte Suprema di Cassazione Quarta Sezione Penale. 335585-17. Publica udienza del 20.04.2017. Sent n. sez. 991/2017 Registro Generale n. 45851/2016*).

## **Sites.**

Site oficial da Autoridade Marítima nacional Portuguesa. Disponível em <<http://www.amn.pt/DGAM/SM/Paginas/Salvamento.aspx>>

Sítio oficial da Autoridade do canal de Suez. Disponível em <<http://www.suezcanal.gov.eg/English/About/SuezCanal/Pages/CanalCharacteristics.aspx>>.

Site oficial da Câmara dos Deputados da Itália. Disponível em <<http://www.camera.it/leg18/1>>

Site Oficial da Marinha Italiana. Disponível em <http://www.marina.difesa.it>

Sítio oficial Governo de Gibraltar. Disponível em <<https://www.gibraltar.gov.gi/new/about-gibraltar>>

Site oficial da Comissão Europeia – Forum Marítimo- Bacia do Mediterrâneo. Disponível em < <https://webgate.ec.europa.eu/maritimeforum/en/frontpage/101>>

Site oficial da Costa Crociere. Disponível em < [costacrociere.it](http://costacrociere.it)>



Site oficial DGRM. Disponível em <[www.dgrm.mm.gov.pt](http://www.dgrm.mm.gov.pt)>

Site oficial da EMSA. Disponível em < <http://www.emsa.europa.eu/>>

Site oficial da IMO. Disponível em <http://www.imo.org/>

Site oficial da Marinha do Brasil. Disponível em < <https://www.marinha.mil.br>>

Site Oficial da Marinha Italiana. Disponível em <<http://www.marina.difesa.it>>

Site oficial da UE. Disponível em < <http://europa.eu/>>